

PORTOS DO BRAZIL



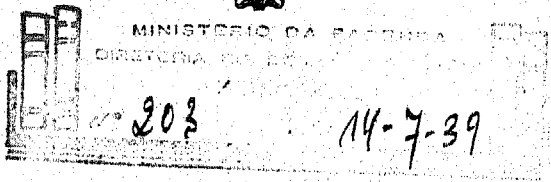
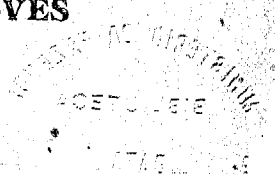
*Leis, decretos, contractos e mais
actos officiaes sobre os portos do Brazil,
com annotações e noticia resumida dos estudos,
projectos, concessões e obras de melhoramento
nelles executados de 1901 a 1911*

SUPPLEMENTO AO RELATORIO

do

Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas

DR. JOSÉ BARBOZA GONÇALVES



RIO DE JANEIRO
IMPRESA NACIONAL
1912

PORTOS DO BRAZIL

No ultimo decennio receberam notavel impulso os trabalhos de melhoramento dos principaes portos da Republica, sendo continuadas, com actividade, obras iniciadas antes de 1901 e projectadas ou iniciadas outras novas.

O regimen de concessões, baseado na lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869, com as garantias estabelecidas no art. 7º da lei n. 3.314, de 1886, não produziu, durante muitos annos, os resultados que delle se podiam esperar. Das diversas concessões outorgadas a companhias ou particulares, apenas tiveram exito a do porto de Santos e, muito posteriormente, as dos portos de Manáos e Belém, no Pará.

Em 1902, pela lei n. 957, de 30 de dezembro, o Congresso autorizou o Poder Executivo a realizar, por administração ou por contracto, as obras de melhoramento dos portos, podendo, para esse fim, emittir titulos, em papel ou em ouro, correspondentes, por seus juros e amortização, ás responsabilidades que em cada porto pudessem ser providas pelas taxas nelles estabelecidas por leis ou concessões vigentes. A mesma lei autorizava o Governo a entrar em accôrdo com os concessionarios do porto do Rio de Janeiro, abrir os necessarios creditos e a realizar as obras de outros portos ainda não definitivamente contractadas. Em virtude dessa autorização foi expedido o decreto n. 4.859, de 8 de junho de 1903, estabelecendo nessas bases o regimen especial para execução das obras de melhoramento dos portos e creando, para esse fim, em cada um delles, uma Caixa especial, constituída pelos seguintes recursos : renda das propriedades adquiridas e desapropriadas e o producto da alienação das dispensaveis ; producto da taxa de 2 %, ouro, sobre a importação pelo porto ; renda dos caes, armazens e outros serviços ; renda eventual ou creada por lei.

Esse regimen, subordinando as obras de cada porto aos seus exclusivos recursos, reconhecido insufficiente, foi modificado, em virtude de autorização legislativa, pelo decreto n. 6.368, de 14 de fevereiro de 1907, que reuniu em uma só Caixa a receita destinada aos portos em geral, reservando a parte arrecadada nos portos concedidos sob o regimen da lei de 1869 com as garantias da de 1886, para fazer face, precipuamente, ás responsabilidades decorrentes das respectivas concessões.

Juntamente com o regimen de melhoramentos estabelecido em 1903, foi decretada a encampação das concessões da Empresa Industrial de Melhoramentos do Brazil, da « Rio de Janeiro Harbour and Dock Company, Limited », e de outras que interessavam ao porto do Rio de Janeiro.

Para obviar as difficuldades provenientes do moroso processo de desapropriação em vigor, foi votada a lei n. 1.021, de 26 de agosto de 1903, logo regulamentada pelo decreto n. 4.956, de setembro seguinte, que tem dado os melhores resultados, simplificando as expropriações a contento do Governo e dos interessados.

Em 1906, por portaria de 7 de novembro, foram approvadas instrucções para o estabelecimento do trafego provisorio nas secções de cáes que forem sendo definitivamente aparelhadas e expedido em 9 de junho do anno seguinte o decreto n. 6.501, que dispõe sobre a medição e avaliação das obras, condições do trafego provisorio ou definitivo, tomada de contas ás empresas concessionarias, taxas, tarifas, amortização, resgate, etc.

Os recursos para as obras dos portos têm sido, desde 1903, providos regularmente pelo Congresso, consistindo o principal delles na taxa de 2 %, ouro, e os trabalhos de melhoramentos estão sendo activados simultaneamente em diversos Estados.

Actualmente se acham em exploração — o porto do Rio de Janeiro, cujos serviços, arrendados a uma firma social, foram inaugurados a 20 de junho do anno findo o porto de Santos, cuja muralha do cáes ficou concluida a 6 de novembro de 1909 ; o de Maranhão, e o do Pará que inaugurou o seu primeiro trecho de cáes em outubro transacto. Estes tres ultimos são objecto de concessões anteriores ao regimen estabelecido em 1903, sendo o do Rio de Janeiro construido por empreitada.

Estão sendo executadas mais obras de melhoramento nos portos de Natal, Cabedello, Recife, Bahia, Victo-

ria, Florianopolis e Rio Grande do Sul. Foi aberta a concorrência para a construção do porto de Fortaleza e das obras do porto de Corumbá, á qual se apresentaram dois proponentes, sendo ambas essas concorrências annulladas. Está se procedendo a estudos nos portos de Itaquí, Camocim e Cabo Frio, estando concluído o projecto para melhoramento do porto e balisamento da barra de Paranaguá, assim como o projecto e orçamento do porto de Jaraguá.

Em relação á actividade imprimida a essas obras, tem avultado o numero de disposições de lei, decretos e actos officiaes a ellas referentes. Para facilitar a sua consulta, foi organizada esta collecção em volume de facil manuseio, onde, a par de cada acto, se acham annotadas as alterações posteriores, as decisões e interpretações do Governo e as referencias que possam interessar ao consulente. Por igual motivo foram incluídas nesta collecção as disposições legaes sobre armazens geraes, fiscalização das vias maritimas e fluviaes, capitánias de portos e praticagem. Ficam assim condensados em um só volume todos os actos emanados do Congresso e do Governo sobre portos, no ultimo decennio. Os actos anteriores a 1901 se acham reunidos no «Repertorio de Legislação sobre Dócas, Portos Maritimos e Terrenos de Marinha (1831-1901)» organizado pelo 1º official da Secretaria de Viação e Obras Publicas, Antonio José Caetano Junior, do qual este trabalho servirá de continuação, na parte referente aos portos.

Começada por ordem do Sr. Dr. Francisco Sá, foi esta collectanea mandada concluir e pôr em dia pelo Sr. Dr. Barbosa Gonçalves, actual ministro da Viação.

Esta collecção está dividida em duas partes: a parte geral, onde estão reunidos os actos que interessam geralmente ao assumpto, e a parte especial, subdividida por Estados. Sobre os portos principaes de cada Estado se dá uma resumida noticia, seguida de todos os actos que lhe dizem respeito.

Janeiro de 1911

M. B.

Redactor do Boletim do Ministerio da Viação.

PARTE GERAL

LEI N. 813 — DE 23 DE DEZEMBRO DE 1901

(Orçamento da receita para 1902)

Art. 1.º A receita geral da Republica dos Estados Unidos do Brazil será realizada com o producto do que for arrecadado dentro do mencionado exercicio, sob os seguintes titulos:

Renda com applicação especial:

65. Fundos destinados ás obras de melhoramentos de portos, executados á custa da União:

	Papel
Maranhão	150:000\$000
Fortaleza	200:000\$000
Natal	130:000\$000
Parahyba	100:000\$000
Paranaguá	100:000\$000
Recife	800:000\$000
Maceió (Jaraguá)	100:000\$000
Florianopolis	150:000\$000
Rio Grande do Sul	800:000\$000

Art. 2.º E' o Governo autorizado:

III. A conceder, a quem se proponha realizar as obras dos portos de Manãos e Pará, os favores de que goza a Empresa Docas de Santos, constantes da clausula 6ª dos annexos ao decreto n. 966, de 7 de novembro de 1890, não comprehendida a prorogação do prazo de duração da referida concessão.

V. A cobrar dos navios que se utilizarem dos portos em que forem executadas, á custa da União, obras tendentes ao melhoramento das respectivas entradas e ancoradouros, a taxa de um a cinco réis por kilogramma de mercadoria que for por elles descarregada, segundo o seu valor, destino ou procedencia.

§ 1.º O producto desta taxa, que será tambem proporcio-nada ás necessidades do serviço, constituirá, para cada porto, um fundo especial, destinado exclusivamente ao respectivo me-lhoramento.

§ 2.º Exceptuam-se desta taxa as mercadorias que sof-ram baldeação devida á superioridade de calado dos navios que as transportem sobre o permittido na zona directamente beneficiada pelas obras em execução.

§ 3.º Para accelerar a execução das referidas obras, poderá o Governo aceitar donativos, ou mesmo auxilios, a titulo oneroso, offerecidos pelos Estados, municipios ou associações interessados no melhoramento, comtanto que os encargos resul-tantes de taes auxilios não excedam ao producto da taxa in-dicada.

Art. 14. Ficam extensivos á Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos no Brazil os arts. 24 e 25 do decreto n. 4.228, de 6 de novembro de 1901, que autoriza a organização da Companhia Docas do Rio de Janeiro.

LEI N. 953 — DE 29 DE DEZEMBRO DE 1902

(Orçamento da receita para 1903)

Art. 1.º A Receita Geral da Republica dos Estados Unidos do Brazil será realizada com o producto do que for arrecadado dentro do mencionado exercicio, sob os seguintes titulos:

65. Fundo destinado ás obras de melhoramentos de portos, executadas á custa da União:

	Papel
Maranhão.....	150:000\$000
Fortaleza.....	200:000\$000
Natal.....	130:000\$000
Parahyba.....	100:000\$000
Paranaguá.....	100:000\$000
Recife.....	800:000\$000
Maceió (Jaraguá).....	100:000\$000
Florianopolis.....	150:000\$000
Rio Grande do Sul.....	800:000\$000

Art. 2.º E' o Governo autorizado:

V. A cobrar dos navios que se utilizarem dos portos em que forem executadas, á custa da União, obras tendentes ao melhoramento das respectivas entradas e ancoradouros, a taxa de um a cinco réis por kilogramma de mercadoria que for por elles carregada ou descarregada, segundo o seu valor, destino ou procedencia.

O producto desta taxa, que será tambem proporecionada ás necessidades do servigo, constituirá para cada porto um fundo especial, destinado exclusivamente ao respectivo melhoramento.

Paragrapho unico. Para acelerar a execução das obras referidas, poderá o Governo aceitar donativos, ou mesmo auxilios a titulo oneroso, offerecidos pelos Estados, municipios ou associações interessadas no melhoramento, comtanto que os encargos resultantes de taes auxilios não excedam ao producto da taxa indicada.

VI. A entrar em accôrdo com os governos dos Estados, quando o julgar conveniente, afim de transferir-lhes a verba do art. 1º, n. 65, para conservação e melhoramento de ancoradouros e portos, desde que se obriguem e possam realizar os servigos respectivos.

LEI N. 957 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1902

(Fixa a despeza para 1903)

Art. 22. E' o Poder Executivo autorizado:

XXV. A realizar as obras necessarias ao melhoramento dos portos da Republica, podendo, para esse fim, emitir titulos, em papel ou em ouro, que correspondam, por seus juros e amortização, ás responsabilidades que para cada porto possam ser providas pelas taxas que ahí serão cobradas, estabelecidas nas leis e concessões em vigor:

a) as obras poderão ser executadas por administração ou por contracto, modificados ou não os respectivos planos de orçamentos e podendo-se accrescentar-lhes a execução de obras fóra dos cáes, mas necessarias para facilitar o trafego de mercadorias para os mesmos cáes; e a exploração commercial dellas será estabelecida segundo o regimen que mais convenha a cada porto;

b) para o fim a que se refere a disposição constante do presente numero, poderá o Governo entrar em accôrdo com as em-
prezas concessionarias de melhoramentos do porto do Rio de Janeiro, cujos contractos estejam em pleno vigor, podendo fazer todas as despezas indispensaveis para a effectividade dos accôr-
dos que forem celebrados ;

c) para as despezas de que trata a precedente alinea e para todas as que forem necessarias á execução dos melhoramentos de portos, a que se refere a presente autorização, ficam tambem autorizadas as precisas operações de credito ;

d) sob o regimen desta lei poderão ser realizadas as obras de portos ainda não definitivamente contractadas ;

e) o producto das taxas especiaes creadas na lei da receita, que forem cobradas nos portos dotados com verba especial na presente lei, poderá ser applicado ao desenvolvimento do ser-
viço do melhoramento respectivo.

XXVI. A conceder aos Governos estaduaes, que pretenderem executar obras de melhoramentos de portos dos respectivos Es-
tados, segundo os planos approvados ou que forem approvados pelo Governo Federal, os favores constantes das leis ns. 1.646, de 13 de outubro de 1869, e 3.314, de 16 de outubro de 1886, independente de concurrencias.

Art. 25.....

Applicação da renda com destino especial

Papel

39. Fundo para as obras de melhoramentos dos portos.....	2.530:000\$000
--	----------------

AVISO (DA FAZENDA) — DE 12 DE MAIO DE 1903

Tendo em vista os papeis enviados com o aviso do Minis-
terio das Relações Exteriores, n. 17, de 18 de março ultimo, declaro aos Srs. chefes das repartições aduaneiras, no intuito de evitar falta de uniformidade na cobrança do imposto de que trata o art. 574 da Consolidação das leis das Alfandegas e Mesas de Rendas, que quaesquer embarcações que atracarem nas dôcas, caes e portos, para carregar ou descarregar, estão sujeitas áquelle imposto, o qual deverá ser cobrado em ouro quando as embarcações forem estrangeiras e dispensado apenas em re-
lação ás referidas no art. 575 da Consolidação citada.—*Leo-
poldo de Bulhões.*

DECRETO N. 4.859 — DE 8 DE JUNIO DE 1903 (1)

Estabelece regimen especial para execução de obras de melhoramentos de portos

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização conferida pelo n. XXV do art. 22 da lei n. 957, de 30 de dezembro de 1902, decreta:

Art. 1.º As obras de melhoramentos de portos da Republica, que forem submittidas ao regimen deste decreto, serão iniciadas á medida que o Governo Federal approvar os planos e orçamen-
tos correspondentes e determinar as demais condições para a respectiva execução.

Art. 2.º As obras serão executadas por administração ou por contracto, podendo comprehender as que, embora fóra dos caes,

(1) Este decreto foi modificado pelo decreto n. 6.368, de 14 de fevereiro de 1907.

forem necessárias ao tráfego das mercadorias para os mesmos caes, e a exploração commercial destes será estabelecida segundo o regimen que mais convenha a cada porto.

Art. 3.º Para as despezas necessarias á execução dos melhoramentos desses portos o Governo fará as precisas operações de credito, podendo emittir titulos, em papel ou em ouro, que correspondam, por seus juros e amortização, ás responsabilidades que, para cada um, possam ser providas pelas taxas que ali serão cobradas, estabelecidas nas leis e concessões em vigor.

Paragrapho unico. O producto desses titulos, que até sua applicação ficará em deposito e por conta especial, não poderá ser empregado em outros serviços.

Art. 4.º Os titulos, que se tiver de emittir para melhoramento de « Portos do Brazil », terão taxas de juros e amortização uniformes, mas a emissão será feita por secções independentes e relativas a cada porto, em conformidade com o artigo antecedente.

Art. 5.º Para o serviço de juros e amortização dos titulos emittidos haverá em cada porto uma Caixa especial, constituída com os recursos seguintes:

I. Renda das propriedades adquiridas e desapropriadas e o producto da alienação das que se tornarem dispensaveis para o serviço do porto ;

II. Producto da taxa até 2 %, ouro, sobre o valor da importação pelo porto ;

III. Renda dos caes, armazens e demais serviços do porto, mediante pagamento das taxas que forem estabelecidas ;

IV. Qualquer outra renda eventual relativa ao porto ou estabelecida em lei.

Art. 6.º A direcção e fiscalização das obras e serviços, bem como a da Caixa especial, ficarão a cargo de uma commissão que o Governo organizará para cada porto, segundo o regimen que mais convenha.

Capital Federal, 8 de junho de 1903, 15º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

Leopoldo de Bulhões.

DECRETO N. 4.860 — DE 8 DE JUNHO DE 1903

Providencia sobre a encampação de diversas concessões

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização conferida ao Governo pelo art. 22, n. XXV, da lei n. 957, de 30 de dezembro de 1902, resolve que sejam encampadas:

a) A concessão feita á Empresa Industrial de Melhoramentos no Brazil, a que se referem os decretos ns. 849, de 11 de outubro de 1890, 1.156, de 11 de dezembro de 1890, 960, de 30 de julho de 1892, 3.323, de 27 de junho de 1899, 3.568, de 23 de janeiro de 1900, 3.749, de 23 de agosto de 1900, e 4.228, de 6 de novembro de 1901, e todas as obras e trabalhos já executados ;

b) A concessão feita para a construcção de varias obras de melhoramento na cidade e porto do Rio de Janeiro, pelo decreto n. 10.372, de 28 de setembro de 1889, revalidada pelo art. 46 da lei n. 560, de 31 de dezembro de 1898, de que é concessionaria a *The Rio de Janeiro Harbour and Dock Company, limited* ;

c) A concessão feita pela lei n. 553, de 30 de dezembro de 1898, e decreto n. 3.477, de 6 de novembro de 1899, ao engenheiro Ayres Pompeu Carvalho de Souza e José Augusto Vieira, para a construcção de um ramal ferreo que, partindo

das immediações da estação de Sapopemba, da Estrada de Ferro Central do Brazil, termine no logar denominado Ponte da Ribeira, na ilha do Governador, nesta Capital, e bem assim para o estabelecimento na dita ilha de cães, docas, molhes de atracção, armazens e mais installações necessarias ao serviço de carga e descarga, deposito de mercadorias e entreposto para pontos do interior;

d) As concessões feitas pelos decretos ns. 7.181, de 8 de março de 1879, e 7.302, de 24 de maio de 1879, a primeira ao Dr. Possidonio de Carvalho Moreira para arrazar o morro do Senado e aterrar os pantanos da cidade do Rio de Janeiro, e a segunda ao engenheiro Luiz Raphael Vieira Souto, Francisco José Gonçalves Agra Filho e Philadelpho de Souza Castro para aterrarem a área comprehendida entre as praias dos Lazaros e Formosa e as ilhas dos Melões e das Moças, comprehendidos todos os melhoramentos já executados, concessões essas transferidas Empreza Industrial de Melhoramentos no Brazil pelo decreto n. 687, de 23 de agosto de 1890.

O Ministro da Fazenda fica autorizado a providenciar para que se torne effectiva a encampação das concessões acima enumeradas, mandando lavrar as respectivas escripturas, nas quaes deverão ser discriminados todos os bens e direitos encampados.

Rio de Janeiro, 8 de junho de 1903, 15° da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES,

Leopoldo de Bulhões.

Lauro Severiano Müller.

LEI N. 1.144 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1903

(Orçamento da receita para 1904)

Art. 1º, n. 69. Fundo destinado ás obras de melhoramentos dos portos, executadas á custa da União: Rio de Janeiro, 3.000:000\$, ouro, e 500:000\$, papel; Maranhão, 150:000\$, papel; Fortaleza, 200:000\$, idem; Natal, 130:000\$, idem; Parahyba, 100:000\$, idem; Paranaguá, 100:000\$, idem; Recife, 800:000\$, idem; Maceió (Jaraguá), 100:000\$, idem; Florianopolis, 150:000\$, idem; Rio Grande do Sul, 800:000\$, idem.

Art. 2º E' o Governo autorizado:

IV. A cobrar para o fundo destinado ás obras de melhoramentos dos portos executadas á custa da União:

1º A taxa de 2 %, ouro, sobre o valor official da importação do porto do Rio de Janeiro, podendo baixal-a, si assim julgar conveniente, e nas mesmas condições, a cobrar até a mesma taxa de 2 %, ouro, na conformidade do n. 4 do art. 7º do decreto n. 3.314, de 16 de outubro de 1886 (1), e decreto

(1) Art. 7º, paragrapho unico, n. 4, da lei n. 3.314, de 16 de outubro de 1886: Logo que seja amortizado o capital empregado, a cobrança das taxas será reduzida á quantia strictamente necessaria para a conservação das obras.

O Governo poderá estabelecer em favor das empresas que se organizarem para melhoramento dos portos do Imperio, além das vantagens a que se refere a lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869, uma taxa nunca maior de 2 % em referencia ao valor da importação e de 1 % ao da exportação de cada um dos ditos portos. As taxas destinadas áquelle serviço serão arrecadadas directamente pelo Estado, e calculadas de maneira que não excedam o necessario para o juro correspondente ao capital das empresas, á razão de 6 % ao anno, e para a respectiva amortização no maximo prazo de 40 annos.

Si o Governo julgar mais conveniente effectuar os referidos melhoramentos por conta do Estado, poderá applicar o producto das mencionadas taxas ás obrigações que nesse sentido contrahir.

n. 1.859, de 8 de junho do corrente anno (1), sobre o valor official da importação dos portos da Republica, cuja construcção for pelo Governo submettida ao regimen daquelles decretos.

2.º A taxa de um a cinco réis por kilogramma de mercadoria que for carregada ou descarregada, segundo seu valor, destino ou procedencia dos outros portos.

Paragraphe unico. Para accelerar a execução das obras referidas poderá o Governo aceitar donativos ou mesmo auxilios, a titulos oneroso, offerecidos pelos Estados, municipios ou associações interessados no melhoramento, contanto que os encargos resultantes de taes auxilios não excedam ao producto da taxa indicada.

.....
XI. A entrar em accôrdo, na vigencia da presente lei, com os Governos dos Estados, quando o julgar conveniente, afim de transferir-lhes a verba do art. 1º, n. 69, para conservaçaõ e melhoramento de ancoradouros e portos, desde que se obriguem e possam realizar os serviços respectivos (lei n. 953, de 29 de dezembro de 1902, art. 2º, n. 6).

LEI N. 1.145 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1903

(Fixa a despeza para 1904)

.....
Art. 17. E' o Poder Executivo autorizado:
.....

XXVIII. A conceder, na vigencia da presente lei, aos Governos Estaduaes que pretenderem executar as obras de melhoramentos de portos dos respectivos Estados, segundo os planos approvados ou que forem approvados pelo Governo Federal, os favores constantes das leis ns. 1.646, de 13 de outubro de 1869 e 3.314, de 16 de outubro de 1886, independente de concurrencia (lei n. 957, de 30 de dezembro de 1902, art. 22, n. XXVI).

.....
XLI. A realizar as obras necessarias ao melhoramento dos portos da Republica, podendo, para esse fim, emittir titulos, em papel ou em ouro, que correspondam, por seus juros e amortizaçaõ, ás responsabilidades que para cada porto possam ser providas pelas taxas que ahi serão cobradas, estabelecidas nas leis e concessões em vigor:

a) as obras poderão ser executadas, por administração ou por contracto, modificados ou não os respectivos planos de orgamentos e podendo-se acrescentar-lhes a execuçaõ de obras fóra dos cáes, mas necessarias para facilitar o trafego das mercadorias para os mesmos cáes; e a exploraçaõ commercial dellas será estabelecida segundo o regimen que mais convenha a cada porto;

b) para as despezas que forem necessarias a melhoramentos dos portos a que se refere a presente autorizaçaõ, ficam tambem autorizadas as necessarias operações de credito;

c) sob o regimen desta lei, poderão ser realizadas as obras do porto ainda não defenitivamente contractadas;

d) o producto das taxas especiaes creadas na lei da receita, que forem cobradas nos portos dotados com verba especial na presente lei, poderá ser applicado ao desenvolvimento do serviço do melhoramento respectivo.
.....

(1) Art. 5º, n. II, do decreto n. 4.859, de 8 de junho de 1903: Para o serviço de juros e amortizaçaõ dos titulos emittidos haverá em cada porto uma Caixa Especial, constituída com os recursos seguintes:

II. Producto da taxa até 2 %, ouro, sobre o valor da importação pelo porto.

Art. 19. Fica extensivo ás companhias concessionarias de obras nos portos da Republica o disposto na clausula 25ª do decreto n. 4.228, de 6 de novembro de 1901 (1), á semelhança do que fez o art. 14 da lei n. 813, de 23 de dezembro de 1901, com relação á Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos no Brazil.

Art. 25.....
Aplicação da renda especial.....

39. Fundo para as obras de
melhoramento dos
portos..... 3.000:000\$000 3.030:000\$000

LEI N. 1.313 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1904

(Orçamento da receita para 1905)

Art. 1º, n. 71. Fundo destinado ás obras de melhoramento dos portos, executadas á custa da União:

	Ouro	Papel
Rio de Janeiro.....	3.000:000\$000	500:000\$000
Maranhão.....	150:000\$000
Fortaleza.....	200:000\$000
Natal.....	130:000\$000
Parahyba.....	100:000\$000
Paranaguá.....	100:000\$000
Recife.....	800:000\$000
Maceió (Jaraguá).....	100:000\$000
Florianopolis.....	150:000\$000
Rio Grande do Sul.....	450:000\$000	800:000\$000

Art. 2º E' o Presidente da Republica autorizado:

IV. A cobrar para o fundo destinado ás obras de melhoramento dos portos executadas á custa da União:

1º, a taxa até 2 %, ouro, sobre o valor official da importação do porto do Rio de Janeiro e das alfandegas do Rio Grande do Sul, exceptuadas as mercadorias de que trata o n. 2 do art. 1º ;
2º, a taxa de um a cinco réis por kilogramma de mercadoria que fôr carregada ou descarregada, segundo seu valor, destino ou procedencia dos outros portos.

Paragrapho unico. Para accelerar a execução das obras referidas poderá o Presidente da Republica aceitar donativos ou mesmo auxilios a titulo oneroso, offerecidos pelos Estados, municipios ou associações interessados no melhoramento, comtanto que os encargos resultantes de taes auxilios não excedam ao producto da taxa indicada.

IX. A entrar em accôrdo com os governos dos Estados, afim de transferir-lhes a verba do art. 1º, n. 71, para a conservação e melhoramentos de ancoradouros e portos, desde que se obriguem e possam realizar os serviços respectivos.

(1) Clausula 25ª do decreto n. 4.228, de 6 de novembro de 1901: Sendo federaes os serviços que por esta concessão ficam incumbidos á companhia, gosa ella de isenção de quaesquer impostos que não os federaes, dos quaes igualmente fica isenta.

Art. 4.º Fica isento de direitos o material importado para obras de portos, quer executadas directamente pelo Presidente da Republica, quer por concessão a particular, pagando 2 % de emolumentos os artigos cuja taxa não fôr inferior a esta.

Art. 19. Nos portos em que ha ou venha a haver obras de cáes, dragagem ou outras, concedidas ou executadas por contracto ou administração, nos termos dos decretos ns. 1.746, de 13 de outubro de 1869, e 4.859 (1), de 8 de junho de 1903, nenhuma mercadoria, seja qual fôr a sua natureza ou destino, que entre pela barra, poderá ser desembarcada sem transitar por aquelles cáes ou obras, sujeita sempre ao pagamento das taxas respectivas. Esta disposição applica-se nos mesmos termos e em todos os casos ás mercadorias a embarcar.

Paragrapho unico. Nos portos servidos por transito fóra da barra, canal ou rio, offerecendo acesso ao porto, compete ao Presidente da Republica providenciar para que se faça effectiva esta disposição, a qual, por sua vez, só terá applicação naquelles portos, em que as obras, a juizo do mesmo Presidente, já proporcionem prompto embarque e desembarque ás mercadorias.

Art. 20. Os 2 %, ouro, de que trata o n. 2 do art. 1º, que forem cobrados no porto do Rio de Janeiro e nas alfandegas do Estado do Rio Grande do Sul, serão applicados aos fundos respectivos constituídos pela taxa de que trata o n. IV, parte 1ª, do art. 2º desta lei.

LEI N. 1.316 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1904

(Fixa a despeza para 1905)

Art. 15. Continuam em vigor as disposições constantes dos ns. XXVIII. e XLI. do art. 17 da lei n. 1.745, de 31 de dezembro de 1903.

Art. 19. Applicação da renda especial.

	Ouro	Papel
39. Fundo para as obras de melhoramentos dos portos.	3.000:000\$000	3.030:000\$000

LEI N. 1.452 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1905

(Orçamento da receita para 1906)

Art. 1.º Renda com applicação especial.

5. Fundo destinado ás obras de melhoramentos dos portos,

(1) O decreto legislativo n. 1.746, de 13 de outubro de 1869, autoriza o Governo a contractar a construção, nos differentes portos do Imperio, das docas e armazens para carga, descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação.

O decreto executivo n. 4.859, de 8 de junho de 1903, estabelece regimen especial para execução de obras de melhoramento de portos.

Fica revogado o art. 19 da lei n. 1.316, de 30 de dezembro de 1904, pagando, porém, todos os navios que entrarem pela barra, a titulo de conservação do porto, a taxa de um real por kilogramma de mercadoria embarcada ou desembarcada, exceptuadas as de produção nacional e o carvão de pedra, que ficam isentos. (Lei n. 2.210, de 28 de dezembro de 1909, art. 30, lëttra d, § 2º.)

executados á custa da
União:

	Ouro	Papel
Rio de Janeiro	4.000:000\$000	500:000\$000
Maranhão	—	150:000\$000
Fortaleza	—	200:000\$000
Natal	—	130:000\$000
Parahyba	—	100:000\$000
Paranaguá	—	100:000\$000
Recife	—	800:000\$000
Maceió (Jaraguá).....	—	100:000\$000
Florianopolis	—	150:000\$000
Rio Grande do Sul.....	450:000\$000	800:000\$000

.....
Art. 2.º E' o Presidente da Republica autorizado:
.....

IV. A cobrar para o fundo destinado ás obras de melhora-
mentos dos portos, executadas á custa da União:

1º, a taxa até 2 %, ouro, sobre o valor official da impor-
tação do porto do Rio de Janeiro e das Alfandegas do Rio Grande
do Sul, exceptuadas as mercadorias de que trata o n. 2 do
art. 1º;

2º, a taxa de um a cinco réis por kilogramma de merca-
dorias que forem carregadas ou descarregadas, segundo o seu
valor, destino ou procedencia dos outros portos.

Paragrapho unico. Para accelerar a execução das obras
referidas poderá o Presidente da Republica acceitar donativos
ou mesmo auxilios, a titulo oneroso, offerecidos pelos Estados,
municipios ou associações, interessados no melhoramento, com-
tando que os encargos resultantes de taes auxilios não excedam
do producto da taxa indicada.

.....
XII. A entrar em accôrdo, na vigencia desta lei, com os go-
vernos dos Estados, quando julgar conveniente, afim de lhes
transferir a quota que lhes competir do fundo destinado ás
obras de melhoramento dos portos á custa da União, desde
que se obriguem a realizar os serviços respectivos.

.....
XIV. A conceder isenção de direitos aduaneiros:
.....

7.º Ao material importado para obras de por-
tos, por concessão a particular, pagando 10 % de taxa de ex-
pediente os artigos cuja taxa não fôr inferior a esta.

.....
12. A' requisição dos governos dos Estados, dos municipios
e do Districto Federal, pagando 10 % de expediente, ao mate-
rial importado para ser applicado pelos mesmos em.....
melhoramentos e conservação de barras e portos.....

A mesma isenção e para os mesmos fins poderá ser con-
cedida pelo Governo da União para serviços de sua compe-
tencia.

.....
Art. 13. Os 2 %, ouro, de que trata o n. 2 do art. 1º, que
forem cobrados no porto do Rio de Janeiro e nas Alfandegas do
Estado do Rio Grande do Sul, serão applicados aos fundos res-
pectivos, de que trata o n. IV, parte 1ª, do art. 2º desta lei.

LEI N. 1.453 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1905

(Fixa a despeza para 1906)

Art. 7.º E' o Poder Executivo autorizado, na vigencia desta lei, a usar das seguintes medidas de governo e administração:

§ 14. Transferir ao Estado do Rio Grande do Sul o serviço de praticagem da barra do Rio Grande e ao de S. Paulo o da praticagem da barra de Icapaya ou da Morte, do porto de Iguaçu, com os onus respectivos, firmando contractos para tal fim.

Art. 17. Continuam em vigor as disposições constantes dos n. XLI (acrescentando á letra c) *in fine* deste numero: bem como os estudos que forem necessarios em outros portos) do art. 17 da lei n. 1.145, de 31 de dezembro de 1903.

Art. 25...		
Applicação da renda especial.	Ouro	Papel

4. Fundo para as obras de me-		
lhoramentos dos portos...	4.000:000\$000	3.030:000\$000

PORTARIA — DE 7 DE NOVEMBRO DE 1906

Approva as instrucções sobre o estabelecimento provisório do trafego nas secções ou trechos de portos que forem sendo definitivamente aparelhados.

O ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica: considerando de vantagem para a navegação e para o commercio autorizar o trafego provisório nas obras do porto executadas por concessão, resolve approvar as instrucções que com esta baixam, assignadas pelo director geral de Obras e Viação, para o fim de regular as condições em que deve ser estabelecido provisoriamente o trafego nas secções ou trechos que forem sendo definitivamente aparelhados.

Rio de Janeiro, 7 de novembro de 1906.— *Lauro Severiano Müller.*

INSTRUCÇÕES A QUE SE REFERE A PORTARIA DESTA DATA

I

Nas obras de melhoramento de portos adjudicadas a empresas particulares, á medida que forem sendo construidas secções ou trechos, em condições de permittirem o acostamento de navios ao cáes, o embarque e desembarque de passageiros, o movimento e abrigo de mercadorias, poderá o Governo autorizar desde logo que as ditas secções sejam entregues provisoriamente á exploração publica, continuando sob a responsabilidade dos concessionarios, na fórma dos respectivos contractos, a conservação e o remate de taes obras.

II

Dentro do prazo de seis mezes, a contar da data do recebimento dos trechos promptos, organizarão os concessionarios, na devida fórma, as respectivas contas do capital, que serão feitas por uma junta nomeada expressamente para esse fim.

III

Fixada pelo Governo a somma effectivamente dispendida, em um ou mais trechos ou secções em trafego provisorio, sera desde logo estabelecido o regimen do trafego definitivo, para todos os effectos dos contractos.

IV

As companhias que já tiverem um ou mais trechos do caés em trafego provisorio deverão apresentar as respectivas contas de despezas dentro do prazo maximo de 90 dias afim de que, observado o disposto no final da clausula II, passe o trafego a ser considerado definitivo.

Directoria Geral de Obras e Viação, 7 de novembro de 1906.— Pelo director geral, José Diniz Villas-Bóas.

LEI N. 1.616 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1906

(Orçamento da receita para 1907)

Art. 1.º...

Renda com applicação especial.

5. Fundo destinado ás obras de melhoramento dos portos, executadas pela União:

	Ouro	Papel
Rio de Janeiro.....	4.000:000\$000	1.000:000\$000
Maranhão	—	150:000\$000
Fortaleza	—	200:000\$000
Natal	—	130:000\$000
Parahyba	—	100:000\$000
Paranaguá	—	100:000\$000
Recife	—	800:000\$000
Maceió (Jaraguá)	—	100:000\$000
Florianapolis	—	150:000\$000
Rio Grande do Sul.....	450:000\$000	800:000\$000

Art. 3.º E' o Presidente da Republica autorizado:

III. A cobrar para o fundo destinado ás obras de melhoramento dos portos, executadas á custa da União :

1º, a taxa, até 2 %, ouro, sobre o valor official da importação do porto do Rio de Janeiro e das alfandegas do Rio Grande do Sul, exceptuadas as mercadorias de que trata o n. 2 do art. 1º, podendo estender a cobrança da mesma taxa nas mesmas condições aos demais portos e ás fronteiras da Republica, desde que se resolva a empregar systematicamente as obras de melhoramento dos mesmos portos em geral e dos rios navegaveis;

2º, a taxa de um a cinco réis por kilogramma de mercadorias, que forem carregadas ou descarregadas, segundo o seu valor, destino ou procedencia dos outros portos.

Paragrapho unico. Para accelerar a execução das obras referidas, poderá o Presidente da Republica aceitar donativos ou mesmo auxilio a titulo oneroso, offerecidos pelos Estados, municipios ou associações interessados no melhoramento, comtanto que os encargos resultantes de taes auxilios não excedam ao producto da taxa indicada.

XIII. A conceder isenção de direitos :

12. A' requisição dos governos dos Estados, dos municípios e do Districto Federal, pagando 5 % de expediente, ao material importado para ser applicado pelos mesmos em... melhoramentos e conservação de barras e portos....

A mesma isenção e para os mesmos fins poderá ser concedida pelo Governo da União para serviços de sua competencia.

DECRETO N. 6.368 — DE 14 DE FEVEREIRO DE 1907

Modifica o regimen especial para execução de obras de melhoramentos de portos, estabelecido pelo decreto n. 4.859, de 8 de junho de 1903

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando das autorizações conferidas pelo n. III do art. 3º da lei n. 1.616, de 30 de dezembro de 1906 e pelo n. XI do art. 35 da lei n. 1.617, de igual data, e modificando o regimen estabelecido pelo decreto n. 4.859, de 8 de junho de 1903, decreta:

Art. 1.º As obras de melhoramento dos portos e rios navegaveis da Republica serão iniciados á medida que o Governo Federal approve os planos e orçamentos correspondentes e determinar as demais condições para a respectiva execução.

Art. 2.º As obras serão executadas por administração ou por contracto, podendo comprehender as que, embora fóra dos cães, forem necessarias ao trafego das mercadorias para os mesmos, e a exploração commercial destes será estabelecida segundo o regimen que mais convenha a cada porto.

Art. 3.º Para as despezas necessarias á execução dos melhoramentos dos portos e rios navegaveis, o Governo fará as precisas operações de credito, podendo emitir titulos em papel ou em ouro, cuja amortização e juros possam ser satisfeitos pelos recursos disponiveis da caixa de que trata o art. 4º deste decreto.

Parapho unico. O producto destes titulos, que até sua applicação ficará em deposito e por conta especial, não poderá ser empregado em outros serviços.

Art. 4.º Para o serviço de juros e amortização dos titulos emitidos haverá uma caixa especial constituída com os recursos seguintes:

I. Renda das propriedades adquiridas e desapropriadas e o producto da alienação das que se tornarem dispensaveis para os serviços dos portos.

II. Producto da taxa de 2 %, ouro, sobre o valor official da importação pelos portos e fronteiras da Republica.

III. Renda dos cães, armazens e demais accessorios dos serviços dos portos, mediante o pagamento das taxas que forem estabelecidas.

IV. Qualquer outra renda eventual relativa aos portos e rios navegaveis ou dotação consignada em lei.

Art. 5.º A receita especialmente consignada ás obras e serviços de portos e rios navegaveis, comprehendendo não só as rendas mencionadas no artigo anterior, como tambem o producto dos emprestimos a que se refere o art. 3º e quaesquer outras rendas eventuaes relativas ao serviço dos portos e rios navegaveis, será recolhida em deposito ao Thesouro Federal e ahí escripturada em livros especiaes.

Parapho unico. A receita especial arrecadada nos portos cujas obras constituam objecto de contracto nos termos da lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869, e do parapho unico do art. 7º da lei n. 3.314, de 16 de outubro de 1886, serão precipuamente destinadas a garantir as obrigações que neste sentido houver contrahido o Governo.

Art. 6.º A direcção e fiscalização das obras ficarão a cargo de uma repartição directamente subordinada ao Ministerio dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas.

Parapho unico. A organização desta repartição, bem como da Caixa Especial, será estabelecida em regulamentos especiais, de accordo com o disposto neste decreto.

Art. 7.º Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 14 de fevereiro de 1907, 19.º da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

David Campista.

AVISO N. 80 — DE 9 DE MARÇO DE 1907

Sr. ministro dos Negocios da Fazenda:

Tendo o Governo contractado as obras de melhoramentos dos portos de Belém e da Bahia, e estando promovendo a execução das obras dos portos de Recife, rogo-vos a expedição das providencias precisas para que, na forma do disposto no art. 2.º, n. 3, da lei n. 1.616, de 30 de dezembro do anno proximo passado, e para o fim alli indicado, se proceda nos referidos portos á cobrança da taxa de 2 %, ouro, sobre o valor official da importação.

Saude e fraternidade.— *Miguel Calmon.*

DECRETO N. 6.412 — DE 14 DE MARÇO DE 1907

Estabelece a taxa de 2 %, ouro, sobre o valor da importação realizada pelas Alfandegas do Pará, Pernambuco e Bahia

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo á necessidade de prover o Thesouro Federal dos recursos indispensaveis para occorrer ás despezas com o serviço das obras dos portos de Belém, Recife e S. Salvador, nos Estados do Pará, Pernambuco e Bahia, e usando da autorização contida no art. 3.º, n. III, 1.º, da lei n. 1.616, de 30 de dezembro de 1906, decreta:

Art. 1.º Fica estabelecida neste exercicio a taxa de dous por cento (2 %), ouro, sobre o valor official da importação realizada pelas Alfandegas do Pará, Pernambuco e Bahia, exceptuadas as mercadorias de que trata o n. 2 do art. 1.º da referida lei.

Art. 2.º A cobrança da mencionada taxa se tornará effectiva a partir do dia 20 do corrente mez.

Art. 3.º Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 14 de março de 1907, 19.º da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

David Campista.

DECRETO N. 6.501 — DE 6 DE JUNHO DE 1907

Approva as instrucções para execução do disposto nos §§ 4.º, 5.º e 9.º da lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização que lhe confere o art. 48, n. 1, da Constituição, decreta:

Artigo unico. Ficam approvadas as instrucções que com este baixam, assignadas pelo ministro de Estado da Industria,

Viação e Obras Publicas, para execução do disposto nos §§ 4º, 5º e 9º da lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869.

Rio de Janeiro, 6 de junho de 1907, 19º da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

Instrucções a que se refere o decreto n. 6.501, desta data

CAPITULO I

DA MEDIÇÃO, DESCRIÇÃO E AVALIAÇÃO DAS OBRAS

Art. 1.º Semestral ou annualmente, de accôrdo com o respectivo contracto de concessão de obras de melhoramento dos portos nacionaes, feita a companhia ou empreza particular (lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869), e annualmente, caso nada tenha sido estipulado a respeito, fará o engenheiro fiscal (decreto n. 2.917, de 21 de junho de 1898, art. 12) a medição, descripção e avaliação das obras executadas durante o semestre ou anno antecedente, examinará si todas as indicadas no projecto, approvedo pelo Governo, foram executadas, ou não, quaes as modificações que soffreram no projecto, na cubação e no custo, e as razões dellas, verificará as peças dos processos de desapropriação, applicará os preços approvedos, e organizará a folha de medição, sendo o original lançado em um livro especial por elle aberto, rubricado e encerrado.

§ 1.º Para os fins deste artigo, os sémeestres terminarão a 30 de junho e a 31 de dezembro, e o anno neste ultimo dia.

§ 2.º O engenheiro fiscal iniciará os trabalhos dentro dos cinco primeiros dias consecutivos á terminação do semestre ou anno, requisitando da companhia ou empreza os documentos e esclarecimentos de que necessitar.

CAPITULO II

DO TRAFEGO PROVISORIO E DO DEFINITIVO

Art. 2.º A medida que as obras de construcção de docas e armazens para carga e descarga, guarda e conservação de mercadorias de importação e exportação (lei citada n. 1.746, art. 1º) permittirem a atracação de navios ao caes, o embarque e desembarque de passageiros, o movimento e abrigo de mercadorias, autorizará o Governo que sejam entregues provisoriamente á exploração publica.

Art. 3.º Depois de concluidas todas as obras concedidas e de acceptas pelo Governo, será estabelecido o trafego definitivo.

CAPITULO III

DA TOMADA DE CONTAS

Art. 4.º Junto a cada companhia ou empreza funcionará uma comissão de exame da escripturação e tomada de contas. (Decreto citado n. 2.917, art. 24, § 6º.)

Art. 5.º A comissão será composta do respectivo engenheiro fiscal (decreto citado n. 2.917, art. 24, § 6º), como representante da Administração Federal, que presidirá aos trabalhos, de um empregado de fazenda, que presidirá aos trabalhos, de um empregado de fazenda, que servirá de secretario, e de um empregado da companhia ou empreza, legalmente constituido, como representante desta.

Parapho unico. Um mez antes de começarem os trabalhos de medição, descripção e avaliação das obras (art. 1º), emquanto não estíverem concluidas todas as concedidas, ou no

mez de novembro de cada anno, depois da conclusão dellas, solicitará o engenheiro fiscal do Ministerio da Industria, Viacão e Obras Publicas que requisite o empregado de fazenda, e officiará á companhia ou empresa para que constitua o seu representante e l'ho communique até tres dias antes daquelle em que deva reunir-se a commissão (art. 7°).

Art. 6.º A commissão se reunirá no escriptorio em que funcionar a contabilidade da companhia ou empresa, e, si esta o não consentir, no da fiscalização das obras, ou no lugar que para este fim fôr escolhido.

§ 1.º O engenheiro fiscal communicará aos demais membros o lugar, dia e hora em que se realizará a reunião (art. 7°), bem como á companhia ou empresa para os fins do art. 8°.

§ 2.º Si o engenheiro fiscal ou o empregado de fazenda, depois de aceita a designação, se achar impedido de comparecer no dia e hora marcados, deverá communicar-o immediatamente ao respectivo ministro, afim de que lhe seja dado substituto, providenciando, neste sentido, dentro de dous dias, a companhia ou empresa, si o impedido fôr o seu representante.

Art. 7.º Enquanto não tiver sido verificado o valor de todas as obras concedidas, reunir-se-ha a commissão semestral ou annualmente, conforme a época convenionada no respectivo contracto de concessão para a medição, descripção e avaliação das obras, e annualmente, caso nada tenha sido estipulado a respeito, dentro de um mez contado do dia em que o engenheiro fiscal terminar esses trabalhos (art. 1°).

Depois de verificado o valor de todas as obras concedidas, a commissão só se reunirá annualmente, no mez de janeiro.

Art. 8.º Para os fins do artigo immediato, é a companhia ou empresa obrigada a remetter ao engenheiro fiscal até a vespéra da reunião da commissão (art. 6°, § 1°) todos os documentos necessarios para os trabalhos.

Art. 9.º Reunida a commissão, serão apresentados pelo engenheiro fiscal, depois de numerados e rubricados, os documentos relativos á medição, descripção e avaliação das obras (art. 1°), caso ainda não esteja verificado o valor de todas as concedidas, e os que tiverem sido remettidos pela companhia ou empresa (art. 8°), e encetados os trabalhos de verificação, a) do valor das obras (art. 12) medidas, descriptas e avaliadas, enquanto não tiver sido apurado o de todas, b) da receita (art. 15), c) das despesas de custeio (art. 13), para o que examinará todos os documentos (arts. 1°, 8°, 10 e 11), e d) dos lucros liquidos (art. 31, paragrapho unico), de semestre ou anno (art. 7°), caso haja alguma secção em exploração provisoria (art. 2°), ou já esteja estabelecido o trafego definitivo (art. 3°), fazendo-se em seguida o calculo da porcentagem dos lucros liquidos sobre o capital effectivamente empregado nas obras (art. 31).

Art. 10. A commissão requisitará a remessa, dentro do prazo de oito dias, de todos os balanços, balancetes, documentos e esclarecimentos de que precisar, caso os de que trata o art. 8° não sejam sufficientes, e verificará e examinará a escripturação e contabilidade da companhia ou empresa (art. 11). (Decreto citado n. 2.917, art. 24, § 6°.)

Art. 11. Si a companhia ou empresa não remetter os documentos, ou não permittir o exame da sua escripturação (arts. 1°, § 2°, 8° e 10), será requerida a exhibição judicial dos seus livros, afim de que sejam examinados (decreto citado n. 2.917, art. 24, § 6°), servindo então de documento para os trabalhos da commissão (art. 9°) a certidão do auto de exame.

Art. 12. Para a verificação do valor das obras medidas, descriptas e avaliadas (art. 1°), a commissão, além de examinar os documentos respectivos (arts. 1°, 8°, 10 e 11), applicará os preços approvados pelo Governo, e procederá, em summa, ao exame minucioso de quanto possa interessar ao computo do capital despendido nellas, observando o que a respeito tiver sido convenionado.

Art. 13. As despesas de custeio só comprehendem as feitas com o serviço, a conservação e o reparo das obras e as de fiscalização por parte do Governo.

§ 1.º Caso no contracto de concessão haja a este respeito convenção especial, observar-se-ha o que constar das respectivas clausulas.

§ 2.º Só será incluído nas despesas de custeio o preço do material consumido, e pelo da factura ao dia do seu pagamento.

Art. 14. As despesas (arts. 12 e 13) serão justificadas com os projectos approvados, autorizações, contas, facturas, certificados, folhas de pagamento e, em geral, com recibos devidamente legalizados.

Parapho unico. Serão glosadas as despesas não justificadas, fazendo-se disto especial menção na acta de tomada de contas.

Art. 15. A receita será demonstrada com os documentos relativos ás taxas percebidas pelos serviços prestados nos estabelecimentos da companhia ou empresa (art. 28), e a qualquer renda ordinaria, extraordinaria, complementar ou eventual.

Art. 16. Si, depois de reunida a comissão, qualquer dos seus membros não puder continuar a tomar parte nos trabalhos, observar-se-ha o disposto no art. 6º, § 2º.

Art. 17. Caso o ministro da Industria, Viação e Obras Publicas julgue necessaria, serão requisitados, mediante representação da comissão, outros empregados de fazenda como auxiliares.

Art. 18. Si a companhia ou empresa não constituir o seu representante (art. 5º), ou não lhe der substituto (arts. 6º, § 2º e 16), será citada para fazel-o dentro de cinco dias, sob pena dos outros membros da comissão (art. 5º) procederem ao exame e tomada de contas á sua revelia.

Art. 19. Em qualquer dos casos previstos nos arts. 11 e 18, officiará o engenheiro fiscal immediatamente ao ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, afim de que providencie no sentido da exhibição dos livros da companhia ou empresa, ou da sua citação.

Art. 20. A comissão funcionará em dias consecutivos com excepção dos em que estiver fechada a contabilidade da companhia ou empresa, ou caso se tenha reunido em outro logar (art. 6º), dos domingos e dias de festa nacional (decreto n. 155 B, de 14 de janeiro de 1890), até a conclusão dos seus trabalhos.

Art. 21. As deliberações da comissão serão tomadas por maicria de votos.

Parapho unico. Caso os trabalhos della sejam feitos á revelia da companhia ou empresa (art. 18), e divirjam as opiniões do engenheiro fiscal e do empregado de fazenda, serão ambas consignadas na acta de tomada de contas, decidindo opportunamente o ministro da Industria, Viação e Obras Publicas (art. 25).

Art. 22. Da tomada de contas lavrará o secretario uma acta, segundo o modelo annexo, em livro exclusivamente destinado a este fim, aberto, rubricado e encerrado pelo engenheiro fiscal, a qual deverá mencionar tudo o que occorrer na sessão, e ser assignada por todos os membros da comissão.

Parapho unico. No caso de divergencia a respeito do objecto dos trabalhos, poderá qualquer delles assignar-se vencido, mas fundamentando a sua opinião.

Art. 23. Dentro de cinco dias, contados do encerramento dos trabalhos, remetterá o engenheiro fiscal ao ministro da Industria, Viação e Obras Publicas cópia da acta de tomada de contas, do balanço respectivo, dos quadros estatísticos necessarios e o inventario minucioso dos documentos de despeza, depois de terem sido per elle numerados e rubricados, e em duas vias, excepto os quadros, hem como uma cópia da acta á companhia ou empresa.

Parapho unico. Os documentos que tiverem servido para

os trabalhos da comissão e o pelo qual fôr constituído o representante da companhia ou empresa, serão archivados depois de convenientemente emmaçados.

Art. 24. A companhia ou empresa poderá reclamar perante o ministro da Industria, Viação e Obras Publicas contra qualquer resolução da comissão dentro de um mez da data do encerramento dos trabalhos, considerando-se feita dentro d'elle a reclamação expedida pelo correio, sob registro, antes de findo esse prazo.

Art. 25. A apuração das contas pela comissão não importa approvação definitiva dellas, cabendo esta ao ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, que poderá acceitar ou recusar as glosas feitas, ou mesmo fazel-as em relação a despezas que entenda indevidamente acceitas.

Art. 26. Uma vez fixado pela fórmula indicada nos artigos antecedentes, não poderá mais ser alterado o capital empregado nas obras.

CAPITULO IV

DA PERCEPÇÃO DE TAXAS, DA REVISÃO DA TARIFA E DA REDUCÇÃO GERAL DAS TAXAS

Art. 27. Logo que forem iniciadas as obras, e durante o periodo de construcção, enquanto não houver secção alguma em trafego, será cobrada da taxa respectiva sobre o valor da importação a parte necessaria para produzir 6 % ao anno do capital que fôr sendo verificado como empregado nas obras, caso assim tenha sido convencionado no contracto da concessão.

Art. 28. Uma vez entregue alguma secção das obras ao trafego, começará a companhia ou empresa a perceber pelos serviços prestados em seus estabelecimentos as taxas constantes da tarifa approvada pelo Governo (lei citada n. 1.746, art. 1º, § 5º).

Art. 29. Caso no fim de cada anno, antes ou depois de estabelecido o trafego definitivo (art. 3º), se verifique que, com a cobrança destas taxas (art. 28), a renda bruta arrecadada é inferior á percentagem convencionada, cobrar-se-ha da taxa sobre a importação (art. 27) a parte necessaria para perfazel-a.

Art. 30. A tarifa será revista pelo Governo de cinco em cinco annos, contados da data da sua approvação, ou da ultima revisão (lei citada n. 1.746, art. 1º, § 5º).

Art. 31. Quando os lucros liquidos annuaes da companhia ou empresa, antes ou depois de concluidas todas as obras contractadas, excederem a 12 % do capital effectivamente empregado nellas, far-se-ha a redução geral das taxas (lei citada n. 1.746, art. 1º, § 5º).

Paragrapho unico. Considera-se lucro liquido a differença entre a renda bruta e as despezas de custeio, salvo si no respectivo contracto de concessão houver sido convencionado de outro modo.

CAPITULO V

DO FUNDO DE AMORTIZAÇÃO E DO RESGATE

Art. 32. O prazo de 10 annos dentro do qual deve principiar a formação do fundo de amortização, e só depois de cuja terminação poderá ser feito o resgate (lei citada n. 1.746, art. 1º, §§ 4º e 9º), começará a correr da data da conclusão de todas as obras concedidas.

Art. 33. Para o calculo das quotas destinadas á formação do fundo de amortização e para fixação do preço do resgate (lei citada n. 1.746, art. 1º §§ 4º e 9º), o capital da companhia ou empresa será o que resultar da somma das importancias,

semestral ou annualmente, verificadas como effectivamente empregadas nas obras, depois de concluidas todas as que tiverem sido concedidas.

Art. 34. As quotas destinadas á formação do fundo de amortização serão deduzidas dos lucros liquidos da companhia ou empresa e calculadas de modo a reproduzir-se o capital no fim do prazo da concessão (lei n. 1.746, art. 1º, § 4º).

CAPITULO VI

DISPOSIÇÕES TRANSITORIAS

Art. 35. Dentro de um mez, contado da data da publicação destas instrucções, iniciará o respectivo engenheiro fiscal os trabalhos de medição, descripção e avaliação das obras (art. 1º), solicitará a requisição do empregado de fazenda e officiará á companhia ou empresa para que constitua o seu representante (art. 5º), communicando-lhes, em seguida á conclusão dos trabalhos, o logar, dia e hora em que deverá reunir-se a commissão (art. 6º, § 1º).

Art. 36. Por occasião da primeira medição, descripção e avaliação das obras e da primeira reunião da commissão, os trabalhos e os documentos comprehenderão o periodo decorrido desde o inicio da conservação, e do trafego, caso haja alguma secção em exploração, até 31 de dezembro do anno proximo passado.

Art. 37. Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 6 de junho de 1907.— *Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

Modelo a que se refere o art. 22

Acta da tomada de contas da..... (companhia ou empresa)

Aos... dias do mez de..... de 191.. (1) no escriptorio da (nome da companhia ou empresa ou si ella não consentir) da fiscalização das obras, ou á rua..... numero..., caso tenha sido escolhido outro logar para a reunião (2), nesta cidade....., á hora previamente designada (3), reunidos os membros da Commissão de exame da escripturação e tomada de contas, F., o engenheiro fiscal, presidente, F., servindo de secretario, e F., representante legalmente constituido pela referida..... (companhia ou empresa), ou constituido pela companhia ou empresa depois de citada para este fim, ou á revelia da dita companhia ou empresa, visto não ter querido constituir o seu representante, ou dar-lhe substituto, para o que não só lhe officiou o engenheiro fiscal, mas tambem foi citada, como consta dos autos respectivos, que se acham no cartorio do escrivão..... (4); abriu-se a sessão e pelo presidente foram apresentados (caso ainda não tenha sido verificado o valor de todas as obras) os documentos relativos á medição, descripção e avaliação das obras executadas durante o semestre (ou anno)..... (ou de.... (data do inicio da construcção) até 31 de dezembro do anno passado, no caso da primeira reunião, (5) e os que lhe foram remetidos (pela companhia ou empresa, ou (6) si ella o não tiver feito), a certidão do auto de exame dos livros da companhia (ou empresa), que se realizou no juizo....., visto não ter ella remetido os documentos necessarios para os trabalhos (7), em numero de..., todos rubricados pelo engenheiro fiscal (8).

Passando a Commissão ao exame e apuração delles e dos que foram requisitados (9) (caso tenham sido fornecidos) e á verificação e exame da escripturação e contabilidade (10) (ou si a companhia ou empresa não tiver consentido), ao da certidão do auto de exame da escripturação e contabilidade, (11) e feitas pelos representantes da Administração e da Fazenda Federal as

glosas das seguintes parcelas (caso o tenham sido, discriminando-se cada especie com indicação do motivo (12), verificou a Commissão que, no semestre (anno ou periodo) indicado :

a) o valor das obras executadas é de... (por extenso) ;
(e no caso de haver alguma secção das obras em exploração provisoria, ou depois de estabelecido o trafego definitivo), (arts. 2º e 3º) :

b) a receita foi de....., (idem) ;

c) as despesas de custeio importaram em..... (idem) ;

d) os lucros liquidos da (companhia ou empresa) foram de..... (idem) ; e

e) como o valor das obras executadas até..... (fim do semestre, anno ou periodo) é de..... (idem), a percentagem dos lucros liquidos, calculada sobre o capital effectivamente empregado nellas é de... (idem) (13).

(Na acta se deverá tambem mencionar o mais que tiver occorrido na sessão) (14).

Nada mais havendo a considerar, deu a Commissão os seus trabalhos por findos, encerrando-se a sessão aos... dias do mez de... de... (15), do que eu, secretario, lavrei a presente acta, que é por todos assignada (16).

F. (presidente).

F. (secretario).

F. (representante da companhia ou empresa) (17).

(1) Art. 6, § 1º ; (2) Art. 6º ; (3) Art. 6º § 1º ; (4) Arts. 5º e 18 ; (5) Arts. 9º e 36 ; (6) Art. 8º ; (7) Art. 11 ; (8) Art. 9 ; (9) Art. 10 ; (10) Art. 10 ; (11) Art. 11 ; (12) Art. 14, paragra-pho unico ; (13) Arts. 9º, 12 a 15 e 21 ; (14) Arts. 6º, § 2º, 16, 17, 19, 21, paragrapho unico e 22 ; (15) Art. 20 ; (16) Art. 22 ; (17) Art. 22, paragrapho unico.

DECRETO N. 6.614 — DE 22 DE AGOSTO DE 1907

Abre ao Ministerio da Industria, Vição e Obras Publicas o credito de 30:000\$ para ser applicado a despesas provenientes da reorganização dos portos da Republica

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização que lhe confere o n. XI do art. 35 da lei n. 1.617, de 30 de dezembro de 1906, e tendo ouvido o Tribunal de Contas, na fórma do disposto no art. 2º, § 2º, n. 2, letra c, do decreto legislativo n. 392, de 8 de outubro de 1896, decreta :

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Industria, Vição e Obras Publicas o credito de 30:000\$ para ser applicado a despesas provenientes da reorganização do serviço de melhoramentos dos portos da Republica, no qual se comprehende a fiscalização das empresas concessionarias de taes melhoramentos.

Rio de Janeiro, 22 de agosto de 1907, 19º da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

LEI N. 1.837 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1907

(Orçamento da receita para 1908)

Art. 1.º...

Renda com applicação especial :

5. Fundo destinado ás obras de melhoramentos dos portos, executadas á custa da União :

	Ouro	Papel
Rio de Janeiro.....	4.000:000\$000	2.900:000\$000
Pará	800:000\$000	\$
Bahia	500:000\$000	\$
Rio Grande do Sul.....	450:000\$000	800:000\$000
Recife	600:000\$000	\$

Art. 2.º E' o Presidente da Republica autorizado :

IV. A cobrar para o fundo destinado ás obras de melhoramentos de portos, executadas á custa da União e em virtude de concessão :

1º, a taxa até 2 %, ouro, sobre o valor official da importação do porto do Rio de Janeiro e das Alfandegas do Rio Grande do Sul, Victoria, Bahia, Recife e Belém, exceptuadas as mercadorias de que trata o n. 2 do art. 1º, podendo estender a cobrança da mesma taxa, nas mesmas condições, aos demais portos e fronteiras da Republica, nos termos do decreto n. 6.368, de 14 de fevereiro de 1907 (*).

2º, a taxa de um a cinco réis por kilogramma de mercadorias que forem carregadas ou descarregadas, segundo o seu valor, destino ou procedencia dos outros portos.

Paragrapho unico. Para accelerar a execução das obras referidas poderá o Presidente da Republica aceitar donativos ou mesmo auxilios a titulo oneroso, offerecidos pelos Estados, municipios ou associações interessados no melhoramento, comtanto que os encargos resultantes de taes auxilios não excedam do producto da taxa indicada.

VII. A conceder isenção de direitos aduaneiros :

9º A' requisição dos governos dos Estados, dos municipios e do Districto Federal, pagando 5 % de Expediente, ao material importado para ser applicado pelos mesmos em..., melhoramentos e conservação de barras e portos...

A mesma isenção e para os mesmos fins poderá ser concedida pelo Governo da União para serviços de sua competencia.

LEI N. 1.841 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1907

(Fixa a receita para 1908)

Art. 22. E' o Presidente da Republica autorizado :

XII. A realizar as obras necessarias ao melhoramento dos portos da Republica, de accôrdo com o decreto n. 6.368, de

14 de fevereiro de 1907, podendo realizar as necessarias operações de credito.

Art. 29...
Applicação da renda especial.

	Ouro	Papel
5. Fundo para as obras de melhoramentos dos portos	5.350:000\$000	3.700:000\$000

LEI N. 2.035 — DE 29 DE DEZEMBRO DE 1908

(Orgamento da receita para 1909)

Art. 1.º...
(Receita) Extraordinaria.

4. Fundo destinado ás obras de melhoramentos dos portos, executadas á custa da União :

	Ouro	Papel
Rio de Janeiro.....	4.000:000\$000	3.000:000\$000
Pará	1.000:000\$000	\$ \$ \$ \$ \$ \$
Bahia	800:000\$000	\$ \$ \$ \$ \$ \$
Rio Grande do Sul.....	1.000:000\$000	\$ \$ \$ \$ \$ \$
Recife	800:000\$000	\$ \$ \$ \$ \$ \$

Art. 2.º E' o Presidente da Republica autorizado :

IV. A cobrar para o fundo destinado ás obras de melhoramentos de portos, executadas á custa da União e em virtude de concessão :

1º, a taxa até 2 %, ouro, sobre o valor official da importação do porto do Rio de Janeiro e das Alfandegas do Rio Grande do Sul, Victoria, Bahia, Recife e Belém, exceptuadas as mercadorias de que trata o n. 2 do art. 1º, podendo estender a cobrança da mesma taxa, nas mesmas condições, aos demais portos e fronteiras da Republica, nos termos do decreto n. 6.368, de 14 de fevereiro de 1907 (*).

2º, a taxa de um a cinco réis por kilogramma de mercadorias que forem carregadas ou descarregadas, segundo o seu valor, destino ou procedencia dos outros portos.

Parapho unico. Para accelerar a execução das obras referidas, poderá o Presidente da Republica aceitar donativos ou mesmo auxilios, a titulo oneroso, offerecido pelos Estados, municipios ou associações interessados no melhoramento, comtanto que os encargos resultantes de taes auxilios não excedam do producto da taxa indicada.

XI. A conceder isenção de direitos aduaneiros :

9.º A' requisição dos governos dos Estados, municipios e do Districto Federal, pagando 5 % de expediente ao material importado para ser applicado pelos mesmos em melhoramentos e conservação de barras e portos.

A mesma isenção e para os mesmos fins poderá ser concedida pelo Governo da União para os serviços de sua competencia.

REPUBLICA

- 30 -

MINISTERIO DA FAZENDA

DECRETO N. 7.270 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1908

Estabelece a taxa de 2 % ouro, sobre o valor da importação realizada pelas Alfandegas dos Estados do Maranhão, Ceará, Rio Grande do Norte, Parahyba, Espirito Santo, Paraná, Santa Catharina e Matto Grosso

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo á necessidade de prover o Thesouro Federal dos recursos precisos para occorrer ás despesas com o serviço das obras do porto de S. Luiz, Fortaleza, Natal, Parahyba, Victoria, Paranaguá, Antonina S. Francisco, Florianopolis e Corumbá, nos Estados do Maranhão, Ceará, Rio Grande do Norte, Parahyba, Espirito Santo, Paraná, Santa Catharina e Matto Grosso, e usando da autorização contida no art. 2º, n. IV, 1º, da lei n. 2.035, de 29 do corrente mez, decreta :

Art. 1.º Fica estabelecida a taxa de 2 %, ouro, sobre o valor da importação realizada pelas Alfandegas dos Estados do Maranhão, Ceará, Rio Grande do Norte, Parahyba, Espirito Santo, Paraná, Santa Catharina e Matto Grosso, exceptuadas as mercadorias de que trata o n. 2 do art. 1º da referida lei.

Art. 2.º A cobrança da mencionada taxa se tornará effctiva a partir de 1 de fevereiro de 1909.

Art. 3.º Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 1908, 20º da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

David Campista.

LEI N. 2.050 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1908

(Fixa a despeza para 1909)

Art. 16. E' o Presidente da Republica autorizado :

XX. A realizar as obras necessarias ao melhoramento dos portos da Republica, de accôrdo com o decreto n. 6.368, de 14 de fevereiro de 1907 (*), podendo effectuar as necessarias operações de credito.

XXXIV. A incorporar á Caixa Especial de Portos, de que trata o art. 4º do decreto n. 6.368, de 14 de fevereiro de 1907, (*) logo que ella seja installada, as consignações deste orçamento destinadas ás obras de melhoramentos de portos e rios navegaveis e ás respectivas fiscalizações.

Art. 32...
Applicação da renda especial.

	Ouro	Papel
5. Fundo para as obras de melhoramentos dos portos	7.600:000\$000	3.000:000\$000

LEI N. 2.210 — DE 28 DE DEZEMBRO DE 1909

(Orgamento da receita para 1910)

Art. 1.º
Renda com applicação especial.

4. Fundo destinado ás obras de melhoramento dos portos, executadas á custa da União :

Rio de Janeiro.....	4.000:000\$000	3.000:000\$000
Pará	1.000:000\$000	
Bahia	800:000\$000	
Rio Grande do Sul.....	1.000:000\$000	
Recife	800:000\$000	
Maranhão	70:000\$000	
Ceará	70:000\$000	
Rio Grande do Norte.....	5:000\$000	
Parahyba	40:000\$000	
Espirito Santo.....	5:000\$000	
Paraná	40:000\$000	
Santa Catharina.....	40:000\$000	
Matto Grosso.....	30:000\$000	
Alagoas	40:000\$000	

Art. 2.º E' o Presidente da Republica autorizado :

IV. A cobrar para o fundo destinado ás obras de melhoramento dos portos, executadas á custa da União :

1º, a taxa até 2 %, ouro, sobre o valor official da importação do porto do Rio de Janeiro e das Alfandegas do Pará, Recife, Bahia e Rio Grande do Sul, Maranhão, Ceará, Rio Grande do Norte, Parahyba, Espirito Santo, Paraná, Santa Catharina, Matto Grosso e Alagoas, exceptuadas as mercadorias de que trata o n. 2 do art. 1º ;

2º, a taxa de um a cinco réis por kilogramma de mercadorias que forem carregadas ou descarregadas, segundo o seu valor, destino ou procedencia dos outros portos.

Parapho unico. Para accelerar a execução das obras referidas poderá o Presidente da Republica aceitar donativos ou mesmo auxilio a titulo oneroso, offerecidos pelos Estados, municipios ou associações interessados no melhoramento, comtante que os encargos resultantes de taes auxilios não excedam do producto da taxa indicada.

XI. A conceder isenção de direitos aduaneiros :

9.º A requisição dos governos dos Estados, dos municipios e do Districto Federal, pagando 5 % de expediente, ao material importado para ser applicado pelos mesmos em... melhoramentos e conservação de barras e portos...

A mesma isenção e para os mesmos fins poderá ser concedida pelo Governo da União para os serviços de sua competencia.

LEI N. 2.221 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1909

(Fixa a despeza para 1910)

Art. 18. Fica o Presidente da Republica autorizado :

XI. A realizar as obras necessarias ao melhoramento dos portos da Republica, de accôrdo com o decreto n. 6.368, de 14 de fevereiro de 1907, podendo effectuar as necessarias operações de credito.

XVIII. A incorporar á Caixa Especial de Portos, de que trata o art. 4º do decreto n. 6.368, de 14 de fevereiro de 1907, logo que seja installada, as consignações deste orçamento destinadas ás obras de melhoramento de portos e rios navegáveis e ás respectivas fiscalizações.

Art. 26. Enquanto não fôr installada a Caixa Especial de Portos, de que trata o decreto n. 6.368, de 14 de fevereiro de 1907, o producto da taxa especial de 2 %, ouro, cobrada dos portos dotados com verba na presente lei, poderá ser applicado ao desenvolvimento dos serviços respectivos.

Art. 37...
Applicação da renda especial.

5. Fundo para as obras de melhoramento dos portos 7.900:000\$000 3.000:000\$000

DECRETO N. 3.945 — DE 4 DE MARÇO DE 1901

Dá regulamento ao art. 29, ns. 23 e 24, da lei n. 746, de 29 de dezembro de 1900, de accôrdo com o § 6º do art. 3º n. IX da lei n. 560, de 31 de dezembro de 1898, e art. 1º, §§ 3º, 4º e 5º do decreto n. 2.502, de 24 de abril de 1897

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, para execução do disposto no art. 29, ns. 23 e 24, da lei n. 746, de 29 de dezembro de 1900, de accôrdo com o § 6º do art. 3º, n. IX, da lei n. 560, de 31 de dezembro de 1898, §§ 3º, 4º e 5º do art. 1º do decreto n. 2.502, de 24 de abril de 1897 :

Decreta :

Art. 1.º Ficam designados os armazens ns. 1 e 9 da Alfandega da Capital Federal e ns. P 1, P 2, P 3 e P 4 da estação marítima da Estrada de Ferro Central do Brazil, para nelles serem recebidas as mercadorias de importação, ou quaesquer mercadorias de produção nacional, não sujeitas á deterioração ou explosão, e que se destinem a servir de base á emissão de conhecimentos de deposito e *warrants*.

§ 1.º Nas outras alfandegas ou estradas de ferro de propriedade da União serão designados armazens destinados ao referido fim, logo que o solicite qualquer instituição bancaria da localidade.

§ 2.º Nas dócas de Santos, cuja directoria já está autorizada e declarou achar-se habilitada para executar o serviço de que trata o decreto n. 2.502, de 24 de abril de 1897, serão por ella designados os armazens especiaes, logo que á mesma directoria o solicite qualquer instituição bancaria com séde ou filial no Estado de S. Paulo.

§ 3.º Nas estradas de ferro pertencentes a particulares e nos trapiches alfandegados, o Governo fará, si julgar conveniente, identica designação, a requerimento dos respectivos proprietarios.

Art. 2.º Em qualquer das hypotheses dos §§ 1º e 3º do art. 1º, a solicitação será feita em requerimento dirigido ao Ministro da Fazenda e encaminhado pela Delegacia Fiscal no Estado, ouvido o inspector da respectiva alfandega ou a directoria da estrada de ferro.

§ 1.º A informação versará principalmente sobre as condições de estabilidade e segurança dos edificios que se pretenda destinar ao deposito requerido, sobre as garantias a tomar para

acautelar os interesses publicos e a boa guarda e conservação das mercadorias depositadas, e finalmente, sobre os recursos do proponente e do proprietario do estabelecimento projectado.

Art. 3.º A designação de que tratam os paragraphos do art. 1.º e a autorização para que os armazens ou trapiches possam iniciar o serviço de deposito especial, só se verificarão depois que o respectivo proprietario, directoria ou gerencia tiver prestado fiança, em dinheiro ou em apolices da divida publica federal, no valor que fôr arbitrado pelo Ministro da Fazenda na proporção approximada da responsabilidade do concessionario, para garantia do deposito das mercadorias, e tambem depois que o mesmo Ministro houver approved a nomeação do gerente e do fiel do armazem ou trapiche designado.

Art. 4.º Os conhecimentos de deposito e os *warrants* serão assignados :

I. Pelo inspector da Alfandega e pelo fiel do respectivo armazem, quando o deposito das mercadorias tiver logar nas Alfandegas da Republica.

II. Pelo director da estrada de ferro e pelos fieis dos armazens especiaes, quando o deposito se effectuar em estações das estradas de ferro de propriedade da União.

III. Pelo superintendente e pelo fiel do armazem designado nas dócas de Santos.

IV. Por um dos directores ou gerente, superintendente ou proprietario e pelo fiel do armazem designado, quando o deposito se fizer em estradas de ferro particulares, ou em trapiches ou armazens alfandegados.

§ 1.º O Governo assume plena e directa responsabilidade pela guarda e conservação das mercadorias recebidas em deposito nos armazens especiaes das Alfandegas e estradas de ferro da União.

Quanto aos depositos realizados nas dócas de Santos, estrada de ferro particulares, trapiches ou armazens alfandegados cabe igual responsabilidade aos respectivos proprietarios, como fieis depositarios.

Art. 5.º Quando o deposito se fizer em armazens ou trapiches alfandegados, ficarão elles sob a guarda dos proprietarios ou dos gerentes nomeados pelo Governo.

Art. 6.º Nas localidades onde houver junta de corretores, fará esta no certificado de deposito, quando a parte interessada o requeira, a classificação das mercadorias e bem assim a indicação dos valores correspondentes, pelas cotações do dia, e na falta destas, pela mais recente cotação.

Art. 7.º Os certificados de deposito e os *warrants* serão nominativos e transferiveis por endosso.

Art. 8.º O sello fixo do conhecimento de deposito e o proporcional do *warrant*, de que trata o art. 16 do decreto n. 2.502, de 24 de abril de 1897, serão affixados no acto do primeiro endosso.

Art. 9.º Nenhuma mercadoria poderá ser retirada, no todo ou em parte, dos armazens de deposito, sinão mediante a entrega do certificado e do *warrant* correspondente.

Art. 10. As companhias de estradas de ferro e os proprietarios dos trapiches alfandegados, que obtiverem concessão para o estabelecimento dos depositos especiaes, ficam sujeitos ás mesmas obrigações e gosarão as mesmas vantagens e direitos que o citado decreto n. 2.502, de 24 de abril de 1897, confere ás companhias de dócas.

Art. 11. A concessão do deposito feita ás estradas de ferro e aos proprietarios de trapiches alfandegados poderá ser revogada :

a) a requerimento do concessionario ;

b) a juizo do Governo, ouvido o concessionario, no caso de contravenção ou abuso em prejuizo do commercio ou do fisco.

Art. 12. A concessão para o estabelecimento de armazens ou trapiches, de que trata este decreto, não poderá ser trans-

ferida sem prévia autorização do Ministro da Fazenda, que julgará da idoneidade do cessionário e o obrigará a prestar as mesmas garantias exigidas do cedente.

Art. 13. É permittido ao depositante examinar, ou fazer examinar por qualquer pessoa que o acompanhe, as mercadorias por elle depositadas no armazem ou trapiche, mas sómente nas horas que o regulamento designar para tal fim e na presença do fiel respectivo.

Art. 14. Cada armazem ou trapiche terá o seu regulamento interno que, depois de approvedo pelo Ministro da Fazenda, será affixado na porta principal do estabelecimento, de modo que possa ser facilmente consultado pelo publico nas horas do expediente.

§ 1.º Qualquer modificação feita no regulamento interno será igualmente submettida á approvação do Ministro da Fazenda.

§ 2.º A Administração do armazem ou trapiche terá á disposição dos depositantes de mercadorias exemplares impressos do regulamento interno e das taxas a pagar pela entrada, deposito e retirada de volumes.

Art. 15. As taxas de entrada, armazenagem e sahida a que ficam sujeitas as mercadorias nos armazens e trapiches de deposito especial, serão as que vigorarem na occasião para a armazenagem e capatazias das Alfandegas da União.

Art. 16. Ficam revogadas as disposições em contrario.

Capital Federal, 4 de março de 1901, 13ª da Republica.

M. FERRAZ DE CAMPOS SALLES.

Joaquim Murtinho.

DECRETO N. 1.102 — DE 21 DE NOVEMBRO DE 1903

Institue regras para o estabelecimento de empresas de armazens geraes, determinando os direitos e obrigações dessas empresas

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil :
Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sanciono a resolução seguinte :

Dos armazens geraes

CAPITULO I

ESTABELECIMENTO, OBRIGAÇÕES E DIREITOS DAS EMPRESAS DE ARMAZENS GERAES

Art. 1.º As pessoas naturaes ou juridicas, aptas para o exercicio do commercio, que pretenderem estabelecer empresas de armazens geraes, tendo por fim a guarda e conservação de mercadorias e a emissão de titulos especiaes, que as representem, deverão declarar á Junta Commercial do respectivo districto :

1º, a sua firma, ou, si se tratar de sociedade anonyma, a designação que lhe for propria, o capital da empresa e o domicilio;

2º, a denominação, a situação, o numero, a capacidade, a commodidade e a segurança dos armazens;

3º, a natureza das mercadorias que recebem em deposito; /

4, as operações e serviços a que se propõem.

A essas declarações juntarão :

a) o regulamento interno dos armazens e da sala de vendas publicas;

b) a tarifa remuneratoria do deposito e dos outros serviços;

c) a certidão do contracto social ou estatutos, devidamente registrados, si se tratar de pessoa juridica.

§ 1.º A Junta Commercial, verificando que o regulamento interno não infringe os preceitos da presente lei, ordenará a matricula do pretendente no registro do commercio e, dentro do prazo de um mez, contado do dia desta matricula, fará publicar, por edital, as declarações, o regulamento interno e a tarifa.

§ 2.º Archivado na secretaria da Junta Commercial um exemplar das folhas em que se fizer a publicação, o empresario assignará termo de responsabilidade, como fiel depositario dos generos e mercadorias que receber, e só depois de preenchida esta formalidade que se fará conhecida de terceiros por novo edital da junta, poderão ser iniciados os serviços e operações que constituem objecto da empreza.

§ 3.º As alterações ao regimento interno e a tarifa entrarão em vigor 30 dias depois da publicação, por edital, da Junta Commercial, e não se applicarão aos depositos realizados até a vespera do dia em que ellas entrarem em vigor, salvo si trouxerem vantagens ou beneficios aos depositantes.

§ 4.º Os administradores dos armazens geraes, quando não forem os proprios empresarios, os fieis e outros prepostos, antes de entrarem em exercicio, receberão do proponente uma nomeação escripta, que farão inscrever no registro do Commercio. (Codigo Commercial, arts. 74 e 10 n. 2.)

§ 5.º Não poderão ser empresarios, administradores ou fieis de armazens geraes os que tiverem soffrido condemnação pelos crimes de fallencia culposa ou fraudulenta, estellionato, abuso de confiança, falsidade, roubo ou furto.

§ 6.º As publicações a que se refere este artigo devem ser feitas no *Diario Official* da União ou do Estado e no jornal de maior circulação da séde dos armazens geraes, e á custa do interessado.

Art. 2.º O Governo Federal designará as alfandegas que estiverem em condições de emittir os titulos de que trata o capitulo II sobre mercadorias recolhidas em seus armazens, e, por decreto expedido pelo Ministerio da Fazenda, dará as instruções sobre o respectivo serviço e a tarifa.

Parapho unico. Os titulos emanados destas repartições serão em tudo equiparados aos que as emprezas particulares emittirem, e as mercadorias por elles representadas ficarão sob o regimen da presente lei.

Art. 3.º Nas estações de estrada de ferro da União poderá o Governo, por intermedio do Ministerio da Industria, Vição e Obras Publicas, estabelecer armazens geraes, expedindo as necessarias instruções e a tarifa, sendo applicada ás mercadorias em deposito e aos titulos emittidos a disposição do parapho unico do art. 2.º.

Parapho unico. As companhias ou emprezas particulares de estrada de ferro ficarão sujeitas ás disposições do art. 1.º, si quizerem emittir os titulos de que trata o capitulo II sobre mercadorias recolhidas a armazens de suas estações, devendo apresentar, com as declarações a que se refere aquelle artigo, autorização especial do Governo que lhes fez a concessão.

Art. 4.º As emprezas ou companhias de dócas que recebem em seus armazens mercadorias de importação e exportação (decreto legislativo n. 1.746, de 13 de outubro de 1869, art. 1.º) e os concessionarios de entrepostos e trapiches alfandegados poderão solicitar do Governo Federal autorização para emittirem sobre mercadorias em deposito os titulos de que trata o capitulo II, declarando as garantias que offerecem á Fazenda Nacional e apresentando o regulamento interno dos armazens e a tarifa remuneratoria do deposito e outros serviços a que se proponham.

Nestes regulamentos serão estabelecidas as relações das companhias de dócas e concessionarias de entrepostos e trapiches alfandegados com os empregados aduaneiros.

A autorização para a emissão dos títulos e a aprovação do regulamento e tarifa serão dadas por decreto expedido pelo Ministerio da Fazenda.

Nenhuma alteração será feita ao regulamento ou á tarifa sem as mesmas formalidades, prevalecendo a disposição da segunda parte do § 3º do art. 1º.

Paragraphe unico. Obtida a autorização, as dócas, os entrepostos particulares e os trapiches alfandegados ficarão sujeitos ás disposições da presente lei, adquirindo a qualidade de armazens geraes.

Art. 5.º Na porta principal dos entrepostos publicos ou armazens das alfandegas e das estações de estrada de ferro da União (arts. 2º e 3º), na dos estabelecimentos mantidos e custeados por empresas particulares (arts. 1º e 4º) e nas salas de vendas publicas (art. 28) serão affixadas, em logar visivel, as instrucções officiaes ou o regulamento interno, e a tarifa e exemplares impressos destas peças serão entregues, gratuitamente, aos interessados que os solicitarem.

Art. 6.º Das mercadorias confiadas á sua guarda os armazens geraes passarão recibo, declarando nelle a natureza, quantidade, numero e marcas, fazendo pesar, medir ou contar, no acto do recebimento, as que forem susceptiveis de ser pesadas, medidas ou contadas.

No verso deste recibo serão annotadas pelo armazem geral as retiradas parciaes das mercadorias, durante o deposito.

Esta disposição não se applica ás mercadorias estrangeiras sujeitas a direitos de importação, a respeito das quaes se observarão os regulamentos fiscaes.

Paragraphe unico. O recibo será restituído no armazem geral contra a entrega das mercadorias ou dos títulos do art. 15, que, a pedido do dono, forem emittidos. A quem tiver o direito de livre disposição das mercadorias é facultado, durante o prazo do deposito (art. 10), substituir esses títulos por aquelle recibo.

Art. 7.º Além dos livros mencionados no art. 11 do Codigo Commercial, as empresas de armazens geraes são obrigadas a ter, revestido das formalidades do art. 13 do mesmo Codigo, e escripturado rigorosamente dia a dia, um livro de entrada e sahida de mercadorias, devendo os lançamentos ser feitos na fórma do art. 88, n. II, do citado Codigo, sendo annotadas as consignações em pagamento (art. 22), as vendas e todas as circumstancias que occorrerem relativamente ás mercadorias depositadas.

As dócas, entrepostos particulares e trapiches alfandegados lançarão naquelle livro as mercadorias estrangeiras sujeitas a direitos de importação sobre as quaes, a pedido do dono, tenham de emittir os títulos do art. 15.

O Governo, nas instrucções que expedir para as alfandegas e armazens de estrada de ferro da União, determinará os livros destinados ao serviço do registro das mercadorias sobre as quaes forem emittidos os títulos do art. 15 e seus requisitos de authenticidade.

Art. 8.º Não podem os armazens geraes :

§ 1.º Estabelecer preferencia entre os depositantes a respeito de qualquer serviço.

§ 2.º Recusar o deposito, excepto:

a) si a mercadoria que se desejar armazenar não fôr tolerada pelo regulamento interno;

b) si não houver espaço para a sua accommodação;

c) si, em virtude das condições em que ella se achar, puder damnificar as já depositadas.

§ 3.º Abater o preço marcado na tarifa em beneficio de qualquer depositante.

§ 4.º Exercer o commercio de mercadorias identicas ás que se propõem receber em deposito, e adquirir, para si ou

para eutrem, mercadorias expostas á venda em seus estabelecimentos, ajuda que seja a pretexto de consumo particular.

§ 5.º Emprestar ou fazer, por conta propria ou alheia, qualquer negociação sobre os titulos que emitirem.

Art. 9.º Serão permittidos aos interessados o exame e a verificação das mercadorias depositadas e a conferencia das amostras, podendo, no regulamento interno do armazem, ser indicadas as horas para esse fim e tomadas as cautelas convenientes.

Paragrapho unico. As mercadorias de que trata o art. 12 serão examinadas pelas amostras que deverão ser expostas no armazem.

Art. 10. O prazo do deposito, para os effeitos deste artigo, começará a correr da data da entrada da mercadoria nos armazens geraes e será de seis mezes, podendo ser prorogado livremente por accôrdo das partes.

Para as mercadorias estrangeiras sujeitas a direitos de importação e sobre as quaes tenham sido emitidos os titulos do art. 15, o prazo de seis mezes poderá ser prorogado até mais um anno, pelo inspector da Alfandega, si o estado das mercadorias garantir o pagamento integral daquelles direitos, armazemagens e as despezas e adeantamentos referidos no art. 14.

Si estas mercadorias estiverem depositadas nas docas, nos entrepostos particulares e nos trapiches alfandegados, a prorrogação do prazo dependerá tambem do consentimento da respectiva companhia ou concessionario.

§ 1.º Vencido o prazo do deposito, a mercadoria reputar-se-ha abandonada, e o armazem geral dará aviso ao depositante, marcando-lhe o prazo de oito dias improrogaveis para a retirada da mercadoria contra a entrega do recibo (art. 6.º) ou dos titulos emitidos (art. 15).

Findo este prazo, que correrá do dia em que o aviso fôr registrado no Correio, o armazem geral mandará vender a mercadoria por corretor ou leiloeiro, em leilão publico annunciado com antecedencia de tres dias, pelo menos, observando-se as disposições do art. 28, §§ 3.º, 4.º, 6.º e 7.º.

§ 2.º Para prova do aviso prévio bastarão a sua transcripção no copião do armazem geral e o certificado do registro da expedição pelo Correio.

§ 3.º O producto da venda, deduzidos os credits indicados no art. 26, § 1.º, si não fôr procurado por quem de direito, dentro do prazo de oito dias, será depositado judicialmente por conta de quem pertencer.

As alfandegas referão em seus cofres esse saldo e a administração da estrada de ferro da União o recolherá á repartição fiscal designada pelo Governo nas instrucções expedidas na conformidade do art. 3.º.

§ 4.º Não obstante o processo do art. 27, §§ 2.º e 3.º, verificado o caso do § 1.º do presente artigo, o armazem geral ou a competente repartição federal fará vender a mercadoria, sciificando, com antecedencia de cinco dias, ao juiz daquelle processo.

Deduzidos do producto da venda os credits indicados no art. 26, § 1.º, o liquido será posto á disposição do juiz.

E' permittido ao que perder o titulo obstar a venda, ficando prorogado o deposito por mais tres mezes, si pagar os impostos fiscaes e as despezas declaradas no art. 23, § 6.º.

Art. 11. As empresas de armazens geraes, além das responsabilidades especialmente estabelecidas nesta lei, respondem: 1.º, pela guarda, conservação e prompta e fiel entrega das mercadorias que tiverem recebido em deposito, sob pena de serem presos os emprezarios, gerentes, superintendentes ou administradores sempre que não effectuarem aquella entrega dentro de 24 horas depois que judicialmente forem requeridas.

Cessa a responsabilidade nos casos de avarias ou vicios

provenientes da natureza ou acondicionamento das mercadorias e de força maior, salvo a disposição do art. 37, paragrapho unico:

2º, pela culpa, fraude ou dolo de seus empregados e prepostos e pelos furtos acontecidos aos generos e mercadorias dentro dos armazens.

§ 1.º A indemnização devida pelos armazens geraes, nos casos referidos neste artigo, será correspondente ao preço da mercadoria em bom estado no lugar e no tempo em que devia ser entregue.

O direito de indemnização presereve em tres mezes, contados do dia em que a mercadoria foi ou devia ser entregue.

§ 2.º Pelas alfandegas e estradas de ferro da União responde directamente a Fazenda Nacional, com acção regressiva contra seus funcionarios culpados.

Art. 12. Nos armazens geraes podem ser recebidas mercadorias da mesma natureza e qualidade, pertencentes a diversos donos, guardando-se misturadas.

Para este genero de deposito deverão os armazens geraes dispor de logares proprios e se aparelhar para o bom desempenho do serviço.

A's declarações de que trata o art. 1º juntará o empresario a descripção minuciosa de todos os aprestos do armazem, e a matricula no registro do commercio sómente será feita depois do exame, mandado proceder pela Junta Commercial, por profissionaes e á custa do interessado.

§ 1.º Neste deposito, além das disposições especiaes na presente lei, observar-se-hão as seguintes:

1ª, o armazem geral não é obrigado a restituir a propria mercadoria recebida, mas póde entregar mercadoria da mesma qualidade;

2ª, o armazem geral responde pelas perdas e avarias da mercadoria, ainda mesmo no caso de força maior.

§ 2.º Relativamente ás dócas, entrepostos particulares e trapiches alfandegados, a attribuição acima conferida á Junta Commercial cabe ao Governo Federal.

Art. 13. Os armazens geraes ficam sob a immediata fiscalização das Juntas Commerciaes, ás quaes os empresarios remetterão até o dia 15 dos mezes de abril, julho, outubro e janeiro de cada anno um balanço, em resumo, das mercadorias que, no trimestre anterior, tiverem entrado e sahido e das que existirem, bem como a demonstração do movimento dos titulos que emittirem, a importancia dos valores que com os mesmos titulos forem negociados, as quantias consignadas, na conformidade do art. 22, e o movimento das vendas publicas, onde existirem as salas de que trata o capitulo III.

Até o dia 15 de março as empresas apresentarão o balanço detalhado de todas as operações e serviços realizados, durante o anno anterior, nos armazens geraes e salas de vendas publicas, fazendo-o acompanhar de um relatorio circumstanciado, contendo as considerações que julgarem uteis.

§ 1.º As alfandegas, dócas, entrepostos particulares e trapiches alfandegados ficarão, porém, sob a exclusiva fiscalização do Ministerio da Fazenda, e os armazens das estações de estradas de ferro da União sob a do Ministerio da Industria, Viagão e Obras Publicas.

Os inspectores das alfandegas, empresas ou companhias de dócas, concessionarios e entrepostos e trapiches alfandegados e directores de estradas de ferro federaes enviarão, nas épocas acima designadas, os balanços trimensaes e o balanço e o relatorio annuaes ao respectivo Ministerio.

§ 2.º O Ministerio da Fazenda, o da Industria, Viagão e Obras Publicas e as Juntas Commerciaes poderão, sempre que acharem conveniente, mandar inspecionar os armazens sob sua fiscalização, afim de verificarem si os balanços apresentados estão exactos, ou si tem sido fielmente cumpridas as instrucções ou regulamento interno e a tarifa.

Art. 14. As empresas de armazens geraes teem o direito de retenção para garantia do pagamento das armazenagens e despesas com a conservação e com as operações, beneficios e serviços prestados ás mercadorias, a petição do dono; dos adiantamentos feitos com fretes e seguro, e das comissões e juros, quando as mercadorias lhes tenham sido remetidas em consignação. (Codigo Commercial, art. 189.)

Esse direito de retenção póde ser opposto á massa fallida do devedor.

Tambem teem as empresas de armazens geraes direito de indemnização pelos prejuizos que lhes venham por culpa ou dolo do depositante.

CAPITULO II

EMISSÃO, CIRCULAÇÃO E EXTINCCÃO DOS TITULOS EMITITIDOS PELAS EMPRESAS DE ARMAZENS GERAES

Art. 15. Os armazens geraes emittirão, quando lhes for pedido pelo depositante, dous titulos unidos, mas separaveis á vontade, denominados — *conhecimento de deposito e warrant*.

§ 1.º Cada um destes titulos deve ter a ordem e conter, além da sua designação particular:

1.º, a denominação da empresa do armazem geral e sua séde;

2.º, o nome, profissão e domicilio do depositante ou de terceiro por esta indicado;

3.º, o logar e prazo do deposito;

4.º, a natureza e quantidade das mercadorias em deposito, designadas pelos nomes mais usados no commercio, seu peso, o estado dos envoltorios e todas as marcas e indicações proprias para estabelecerem a sua identidade;

5.º, a qualidade da mercadoria, tratando-se daquellas a que se refere o art. 12;

6.º, a indicação do segurador da mercadoria e o valor do seguro (art. 16);

7.º, a declaração dos impostos e direitos fiscaes, dos encargos e despesas a que a mercadoria está sujeita, e do dia em que começaram a correr as armazenagens (art. 26, § 2.º);

8.º, a data da emissão dos titulos e a assignatura do em-
prezario ou pessoa devidamente habilitada por este.

§ 2.º Os referidos titulos serão extrahidos de um livro de talão, o qual conterá todas as declarações acima mencionadas e o numero de ordem correspondente.

No verso do respectivo talão o depositante, ou terceiro por este autorizado, passará recibo dos titulos. Si a empresa, a pedido do depositante, os expedir pelo Correio, mencionará esta circumstancia e o numero e data do certificado do registro postal.

Annotar-se-hão tambem no verso do talão as occurrencias que se derem com os titulos delle extrahidos, como substituição, restituição, perda, roubo, etc.

§ 3.º Os armazens geraes são responsaveis para com terceiros pelas irregularidades e inexactidão encontradas nos titulos que emittirem, relativamente á quantidade, natureza e peso da mercadoria.

Art. 16. As mercadorias, para servirem de base á emissão dos titulos, devem ser seguradas contra riscos de incendio no valor designado pelo depositante.

Os armazens geraes poderão ter apolices especiaes ou abertas, para este fim.

Na caso de sinistro, o armazem geral é o competente para receber a indemnização devida pelo segurador, e sobre esta exercerão a Fazenda Nacional, a empresa de armazens geraes e os portadores de conhecimentos de deposito e *warrant*, os mesmos direitos e privilegios que tenham sobre a mercadoria segurada.

Paragrapho unico. As mercadorias de que trata o art. 12 serão seguradas em nome da empresa do armazem geral, a qual fica responsavel pela indemnização, no caso de sinistro.

Art. 17. Emittedos os titulos de que trata o art. 15, os generos e mercadorias não poderão soffrer embargo, penhora, sequestro ou qualquer outro embaraço que prejudique a sua livre e plena disposição, salvo nos casos do art. 27.

O conhecimento de deposito e o *warrant*, ao contrario, podem ser penhorados, arrestados por dividas ao portador.

Art. 18. O conhecimento de deposito e o *warrant* podem ser transferidos, unidos ou separados, por endosso.

§ 1.º O endosso pôde ser em branco; neste caso confere ao portador do titulo os direitos de cessionario.

§ 2.º O endosso dos titulos unidos confere ao cessionario o direito de livre disposição da mercadoria depositada; o do *warrant* separado do conhecimento de deposito o direito de penhor sobre a mesma mercadoria e o do conhecimento de deposito a faculdade de dispor da mercadoria, salvo os direitos do credor, portador do *warrant*.

Art. 19. O primeiro endosso do *warrant* declarará a importancia do credito garantido pelo penhor da mercadoria, a taxa dos juros e a data do vencimento.

Essas declarações serão transcriptas no conhecimento de deposito e assignadas pelos endossatarios do *warrant*.

Art. 20. O portador dos dous titulos tem o direito de pedir a divisão da mercadoria em tantos lotes quantos lhe convenham, e a entrega de conhecimentos de deposito e *warrants* correspondentes a cada um dos lotes, sendo restituídos, e ficando annullados os titulos anteriormente emitidos.

Esta divisão sómente será facultada si a mercadoria continuar a garantir os creditos preferenciaes do art. 26, § 1.º

Paragrapho unico. Outrosim, é permittido ao portador dos dous titulos pedir novos titulos á sua ordem, ou de terceiro que indicar, em substituição dos primitivos, que serão restituídos ao armazem geral e annullados.

Art. 21. A mercadoria depositada será retirada do armazem geral contra a entrega do conhecimento de deposito e do *warrant* correspondente, liberta pelo pagamento do principal e juros da divida, si foi negociado.

Art. 22. Ao portador do conhecimento de deposito é permittido retirar a mercadoria antes do vencimento da divida constante do *warrant*, consignando no armazem geral o principal e juros até o vencimento e pagando os impostos fiscaes, armazenagens vencidas e mais despezas.

Da quantia consignada o armazem geral passará o recibo, extrahido de um livro de talão.

§ 1.º O armazem geral dará por carta registrada immediato aviso desta consignação ao primeiro endossador do *warrant*.

Este aviso, quando contestado, será provado nos termos do art. 10, § 2.º.

§ 2.º A consignação equivale a real e effectivo pagamento, e a quantia consignada será promptamente entregue ao credor mediante a restituição do *warrant* com a devida quitação.

§ 3.º Si o *warrant* não fór apresentado ao armazem geral até oito dias do vencimento da divida, a quantia consignada será levada a deposito judicial, por conta de quem pertencer.

Nas alfandegas e estradas de ferro federaes, essa quantia terá o destino declarado no art. 10, § 3.º, *in fine*.

§ 4.º A perda, o roubo ou extravio do *warrant* não prejudicarão o exercicio do direito que este artigo confere ao portador do conhecimento de deposito.

Art. 23. O portador do *warrant* que, no dia do vencimento, não fór pago, e que não achar consignada no armazem geral a importancia do seu credito e juros (art. 22), deverá interpor o respectivo protesto nos prazos e pela fórma

applicaveis ao protesto das letras de cambio, no caso de não pagamento.

O official dos protestos entregará ao protestante o respectivo instrumento, dentro do prazo de tres dias, sob pena de responsabilidade e de satisfazer perdas e damnos.

§ 1.º O portador do *warrant* fará vender em leilão, por intermedio do corretor ou leiloeiro, que escolher, as mercadorias especificadas no titulo, indepedente de formalidades judiciaes.

§ 2.º Igual direito de venda cabe ao primeiro endossador que pagar a divida do *warrant* sem que seja necessario constituir móra os endossadores do conhecimento de deposito.

§ 3.º O corretor ou leiloeiro, encarregado da venda, depois de avisar o administrador do armazem geral ou chefe da competente repartição federal, anunciará pela imprensa o leilão, com antecedencia de quatro dias, especificando as mercadorias conforme as declarações do *warrant* e declarando o dia e hora da venda, as condições dessa e o logar onde podem ser examinadas aquellas mercadorias.

O agente da venda conformar-se-ha em tudo com as disposições do regulamento interno dos armazens e das salas de vendas publicas ou com as instrucções officiaes, tratando-se de repartição federal.

§ 4.º Si o arrematante não pagar o preço da venda applicar-se-ha a disposição do art. 28, § 6.º

§ 5.º A perda ou extravio do conhecimento de deposito (art. 27, § 1.º), a fallencia, os meios preventivos de sua declaração e a morte do devedor não suspendem nem interrompem a venda annunciada.

§ 6.º O devedor poderá evitar a venda até o momento de ser a mercadoria adjudicada ao que maior lango offerecer, pagando immediatamente a divida de *warrant*, os impostos fiseaes, despesas devidas ao armazem de todas as mais a que a execução deu logar, inclusive custas do protesto, commissões do corretor ou agente de leilões e juros da móra.

§ 7.º O portador do *warrant* que, em tempo util, não interpuzer o protesto por falta de pagamento, ou que, dentro de dez dias, contados da data do instrumento do protesto, não promover a venda da mercadoria, conservará tão sómente acção contra o primeiro endossador do *warrant* e contra os endossadores do conhecimento de deposito.

Art. 24. Effectuada a venda, o corretor ou leiloeiro dará a nota do contracto ou conta de venda ao armazem geral, o qual receberá o preço e entregará ao comprador a mercadoria.

§ 1.º O armazem geral, immediatamente após o recebimento do producto da venda, fará as deducções dos creditos preferenciaes do art. 26, § 1.º, e, com o liquido, pagará o portador do *warrant* nos termos do art. 26, principio.

§ 2.º O portador do *warrant*, que ficar integralmente pago, entregará ao armazem geral o titulo com a quitação; no caso contrario, o armazem geral mencionará no *warrant* o pagamento parcial feito e o restituirá ao portador.

§ 3.º Pago o credor, o excedente do preço da venda será entregue ao portador do conhecimento de deposito contra a restituição deste titulo.

§ 4.º As quantias reservadas ao portador do *warrant* ou ao do conhecimento de deposito, quando não reclamadas no prazo de 30 dias depois da venda da mercadoria, terão o destino declarado no art. 10, § 3.º

Art. 25. Si o portador do *warrant* não ficar integralmente pago, em virtude da insufficiencia do producto liquido da venda da mercadoria ou da indemnização do seguro, no caso de sinistro, tem acção para haver o saldo contra os endossadores anteriores solidariamente, observando-se a esse respeito as mesmas disposições (substanciaes e processuaes de fundo e de forma) relativos ás letras de cambio.

O prazo para a prescripção de acção regressiva corre do dia da venda.

Art. 26. O portador do *warrant* será pago do seu credito, juros convencionaes e da móra á razão de 6 % ao anno e despezas do protesto, precipuamente, pelo producto da venda da mercadoria.

§ 1.º Preferem, porém, a este credor :

1.º a Fazenda Nacional, pelos direitos ou impostos que lhe forem devidos ;

2.º o corretor ou leiloeiro, pelas comissões taxadas em seus regimentos ou reguladas por convenção entre elle e os committentes, e pelas despezas com annuncio da venda ;

3.º o armazem geral, por todas as despezas declaradas no art. 14, a respeito das quaes lhe é garantido o direito de retenção.

§ 2.º Os creditos do § 1.º, ns. 1 e 3, devem ser expressamente referidos nos titulos (art. 15, § 1.º, n. 7), declarando-se a quantia exacta dos impostos devidos á Fazenda Nacional e de todas as despezas liquidas até ao momento da emissão daquelles titulos, pena de perda da preferencia.

Todas as vezes que lhe fór exigido pelo portador do conhecimento de deposito ou do *warrant*, o armazem geral é obrigado a liquidar os creditos que preferem ao *warrant* e fornecer a nota da liquidação, datada e assignada, referindo-se ao numero do titulo e ao nome da pessoa á ordem de quem foi emittido.

Art. 27. Aquelle que perder o titulo avisará ao armazem geral e anunciará o facto durante tres dias, pelo jornal de maior circulação da séde daquelle armazem.

§ 1.º Si se tratar do conhecimento de deposito e correspondente *warrant*, ou só do primeiro, o interessado poderá obter duplicata ou a entrega da mercadoria, garantido o direito do portador do *warrant*, si este foi negociado, ou do saldo á sua disposição, si a mercadoria foi vendida, observando-se o processo do § 2.º, que correrá perante o juiz do commercio em cuja jurisdicção se achar o armazem geral.

§ 2.º O interessado requererá a notificação do armazem geral para não entregar, sem ordem judicial, a mercadoria ou saldo disponível no caso de ser ou de ter sido ella vendida na conformidade dos arts. 10, § 4.º e 23 § 1.º, e justificará summariamente a sua propriedade.

O requerimento deve ser instruido com um exemplar do jornal em que fór annunciada a perda e com cópia fiel do talão do titulo perdido, fornecido pelo armazem geral e por este authenticada.

O armazem geral terá sciencia do dia e da hora da justificação e para esta si o *warrant* foi negociado ainda não voltou ao armazem geral, será citado o endossatario desse titulo, cujo nome devia constar do correspondente conhecimento do deposito perdido (art. 19, 2.ª parte).

O juiz, na sentença que julgar procedente a justificação, madará publicar editaes com o prazo de 30 dias para reclamações.

Estes editaes produzirão todas as declarações constantes do talão do titulo perdido e serão publicados no *Diario Official* e no jornal onde o interessado annunciou a referida perda e affixados na porta do armazem e na sala de vendas publicas.

Não havendo reclamação, o juiz expedirá mandado conforme o requerido ao armazem geral ou depositario.

Sendo ordenada a duplicata, della constará esta circumstancia.

Si, porém, apparecer reclamação, o juiz marcará o prazo de dez dias para prova, e, findos estes, arazoando o embargante e o embargado em cinco dias cada um, julgará afinal com appellação sem effeito suspensivo.

Estes prazos serão improrogaveis e fataes e correrão em cartorio, independente de lançamento em audiencia.

§ 3.º No caso de perda do *warrant*, o interessado, que provar

a sua propriedade, tem o direito de receber a importancia do credito garantido.

Observar-se-ha o mesmo processo do § 2º com as seguintes modificações :

a) para justificação summaria, serão citados o primeiro endossador e outros que forem conhecidos. O armazem será avisado do dia e hora da justificação, e notificado judicialmente da perda do titulo ;

b) o mandado judicial de pagamento será expedido contra o primeiro endossador ou contra quem tiver em consignação ou deposito a importancia correspondente á divida do *warrant*.

O referido mandado, si a divida não está vencida, será apresentado áquelle primeiro endossador no dia do vencimento, sendo applicavel a disposição do art. 23 no caso de não pagamento.

§ 4.º Cessa a responsabilidade do armazem geral e do devedor quando, em virtude de ordem judicial, emittir duplicata ou entregar a mercadoria ou saldo em seu poder ou pagar a divida. O prejudicado terá acção sómente contra quem indevidamente dispoz da mercadoria ou embolsou a quantia.

§ 5.º O que fica disposto sobre perda do titulo applica-se aos casos de roubo, furto, extravio ou destruição.

CAPITULO III

SALAS DE VENDAS PUBLICAS

Art. 28. Annexas aos seus estabelecimentos, as empresas de armazens geraes poderão ter salas apropriadas para vendas publicas, voluntarias, dos generos e mercadorias em deposito, observando-se as seguintes disposições :

§ 1.º Estas salas serão franqueadas ao publico, e os depositantes poderão ter ali exposição de amostras.

§ 2.º E' livre aos intessados escolher o agente da venda dentre os corretores ou leiloeiros da respectiva praça.

§ 3.º A venda será annunciada pelo corretor ou leiloeiro, nos jornaes locais, declarando-se o dia, hora e condições do leilão e da entrega da mercadoria, numero, natureza e quantidade de cada lote, armazens onde se acha, e as horas durante as quaes póde ser examinada.

Além disso, affixará aviso na Praça do Commercio e na sala onde tenha de effectuar a venda.

§ 4.º O publico será admittido a examinar a mercadoria annunciada á venda, sendo proporcionadas todas as facilidades pelo administrador do armazem onde ella se achar.

§ 5.º A venda será feita por atacado, não podendo cada lote ser de valor inferior a 2:000\$, calculado pela cotação média da mercadoria.

§ 6.º Si o arrematante não pagar o preço no prazo marcado nos annuncios, e, na falta destes, dentro de 24 horas depois da venda, será a mercadoria levada a novo leilão por sua conta e risco, ficando obrigado a completar o preço por que a comprou e perdendo em beneficio do vendedor o signal que houver dado.

Para a cobrança da differença terá a parte interessada a acção executiva dos arts. 309 e seguintes do decreto n. 737, de 25 de novembro de 1850, devendo a petição inicial ser instruida com certidão extrahida dos livros do corretor ou agentes do leilões.

§ 7.º Tratando-se das mercadorias a que se refere o art. 12, observar-se-ha o disposto no § 1º, n. 1, do mesmo artigo.

Art. 29. Onde existirem salas de vendas publicas, serão nellas effectuadas as vendas de que tratam os arts. 10, § 1º, e 23, § 1º, não sendo applicavel a disposição restrictiva do art. 28, § 5º.

CAPITULO IV

DISPOSIÇÕES FISCAES E PENAES

Art. 30. São sujeitos ao sello fixo de 300 réis :

1.º O recibo das mercadorias depositadas nos armazens geraes (art. 6º).

2.º O conhecimento de deposito.

O mesmo sello das letras de cambio e de terra pagará o *warrant* quando, separado de deposito, for pela primeira vez endossado.

Art. 31. Não podem ser taxados pelos Estados nem pelas Municipalidades os depositos nos armazens geraes, bem como as compras e vendas realizadas nas salas annexas a estes armazens.

Art. 32. Incurrerão na multa de 200\$ a 5:000\$ os empresarios de armazens geraes que não observarem as prescripções dos arts. 5º, 7º e 8º, §§ 1º a 4º, 13 e 22, § 3º, 24, §§ 1º e 4º, 26, § 2º, ultima parte.

Paragrapho unico. A multa será imposta por quem tiver a seu cargo a fiscalização do armazem, e cobrada executivamente por intermedio do ministerio publico, si não for paga dentro de oito dias de notificada, revertendo em beneficio das misericordias e orphanatos existentes na séde dos armazens.

Art. 33. Será cassada a matricula (art. 1º, § 1º) ou revogada a autorização (art. 4º), por quem a ordenou ou concedeu, nos casos seguintes :

1º, fallencia e meios preventivos ou liquidação da respectiva empresa ;

2º, cessão ou transferencia da empresa a terceiro, sem prévio aviso á Junta Commercial, ou sem autorização do Governo, nos casos em que esta for necessaria ;

3º, infracção do regulamento interno em prejuizo do commercio ou da Fazenda Nacional.

Paragrapho unico. A disposição deste artigo não prejudica a imposição das multas comminadas no art. 32, nem a applicação das outras penas em que, porventura, tenham incorrido os empresarios de armazens e seus prepostos.

Art. 34. As penas estabelecidas para os casos dos arts. 32 e 3, ns. 2º e 3º, só poderão ser impostas depois de ouvidos o empresario do armazem geral, o gerente ou superintendente das companhias de docas e os concessionarios de entrepostos e trapiches alfandegados, em prazo razoavel, facultando-se-lhe a leitura do inquerito, relatorio, denuncia e provas colhidas.

Art. 35. Incurrerão nas penas de prisão cellullar por um a quatro annos e multa de 100\$ a 1:000\$000 :

1.º Os que emittirem os titulos referidos no capitulo II, sem que tenham cumprido as disposições dos arts. 1º e 4º desta lei.

2.º Os empresarios ou administradores de armazens geraes que emittirem os ditos titulos sem que existam em deposito as mercadorias ou generos nelles especificados ; ou que emittirem mais de um conhecimento de deposito de *warrant* sobre as mesmas mercadorias ou generos, salvo os casos do art. 20.

4.º Os empresarios ou administradores de armazens geraes que fizerem emprestimos ou quaesquer negociações, por conta propria ou de terceiro, sobre titulos que emittirem.

4.º Os empresarios ou administradores de armazens geraes, que desviarem, no todo ou em parte, fraudarem ou substituirem por outras as mercadorias confiadas á sua guarda sem prejuizo da pena de prisão de que trata o art. 2º, n. 1.

5.º Os empresarios ou administradores de armazens geraes que não entregarem no devido tempo, a quem de direito, a importancia das consignações de que trata o art. 22 e as quantias que lhe sejam confiadas nos termos desta lei.

§ 1.º Si a empresa for sociedade anonyma ou commanditaria por acções, incorrerão nas penas acima comminadas os seus administradores, superintendentes, gerentes ou fiéis de armazens que para o facto criminoso tenham concorrido directa ou indirectamente.

§ 2.º Si os titulos forem emittidos pelas repartições federaes, de que tratam os arts. 2.º e 3.º, incorrerão nas penas acima os fiéis ou quaesquer funcionarios que concorrerem para o facto.

§ 3.º Nesses crimes cabe a acção publica.

CAPITULO V

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 36. Ficam comprehendidos na disposição do art. 19, § 3.º, do decreto n. 737, de 25 de novembro de 1850, os depositos nos armazens geraes e as operações sobre titulos que as respectivas empresas emittirem e os contractos de compra e venda a que se refere o art. 28.

Art. 37. São nullas as convenções ou clausulas que diminuam ou restrinjam as obrigações e responsabilidades que, por esta lei, são impostas ás empresas de armazens geraes e a aos que figurarem nos titulos que ellas emittirem.

Paragrapho unico. Ao contrario, podem os armazens geraes se obrigar, por convenção com os depositantes e mediante a taxa combinada, a indemnizar os prejuizos acontecidos á mercadoria por avarias, vicios intrinsecos, falta de acondicionamento e mesmo pelos casos de força maior.

Esta convenção, para que tenha effectos para com terceiros, deverá constar dos titulos de que trata o art. 15.

Art. 38. A presente lei não modifica as disposições do capitulo V, do titulo III, da parte I do Codigo Commercial, que continuam em inteiro vigor.

Art. 39. Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 21 de novembro de 1903, 14.º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIQUES ALVES.

Leopoldo de Bulhões.

DECRETO N. 6.453 — DE 18 DE ABRIL DE 1907

Approva o regulamento para o serviço de fiscalização das vias maritimas e fluviaes, a cargo do Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização constante da letra c, disposição XXVII, art. 35 da lei n. 1.617, de 30 de dezembro de 1906, resolve approvar o regulamento que a este acompanha, assignado pelo Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, para o serviço de fiscalização das vias maritimas e fluviaes, a cargo do mesmo Ministerio.

Rio de Janeiro, 18 de abril de 1907, 19.º da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

Regulamento para a fiscalização das vias marítimas e fluvias

CAPITULO I

DA INSPECTORIA GERAL DE NAVEGAÇÃO

Art. 1.º O serviço da fiscalização das empresas de navegação subvencionadas ou favorecidas pelo Governo da Republica dos Estados Unidos do Brazil, bem como de quaesquer vapores que gosem das vantagens e regalias de—paquete—, incumbe á repartição denominada Inspectoria Geral de Navegação.

Art. 2.º Esta repartição tem a seu cargo verificar :

§ 1.º Si os vapores, sobretudo das empresas subvencionadas, preenchem as clausulas relativas ás dimensões, lotação, calado, marcha, accommodações para passageiros e capacidade para carga.

§ 2.º Si a bordo dos vapores ha os sobresalentes, aprestos, material e objectos necessarios para o serviço dos passageiros e da tripulação.

§ 3.º Si os vapores são tripulados com o numero de officiaes, machinistas, foguistas e individuos da equipagem, exigidos pelo Governo.

§ 4.º Si os commandantes são brasileiros, e si, a respeito da nacionalidade na composição das equipagens, se observam as disposições legaes.

§ 5.º Si os vapores levam a bordo a aguada, victualha e combustivel, de accôrdo com o tempo das viagens de um a outro porto de escala.

§ 6.º Si os vapores offerecem as condições de segurança precisas e si se conservam nas condições de asseio precriptas pela hygiene.

§ 7.º Si são observadas as tabellas dos preços de passagens e dos fretes de carga, encomendas e valores.

§ 8.º Si os paquetes subvencionados, obrigados a certo prazo de estadia nos portos, cumprem o horario fixado.

§ 9.º Si as malas do Correio e os dinheiros e valores publicos são convenientemente guardados, recebidos e entregues com a necessaria pontualidade.

§ 10. Si os vapores sahem e entram nos portos nos dias mareados e si concluem as viagens redondas nos prazos estipulados.

§ 11. Si é satisfactorio o tratamento dado aos passageiros, tomando conhecimento das reclamações e apresentando ao Ministro da Industria, Vição e Obras Publicas informações do que occorrer de importante a tal respeito.

§ 12. Si o numero de passageiros e a quantidade de carga embarcada estão de accôrdo com as accommodações daquelles e regular acondicionamento desta.

§ 13. Si durante as viagens, se deram a bordo occurrencias dignas de reparo.

§ 14. Si os contractos estão sendo fielmente executados, propondo as modificações que a experiencia aconselhar, as competentes multas, nos casos de infracção dos mesmos e representando ao Governo sobre tudo quanto interessar ao bom desempenho da fiscalização.

§ 15. A procedencia das reclamações que lho forem apresentadas em relação aos serviços das companhias ou empresas subvencionadas ou favorecidas pelo Governo, dando as necessarias providencias.

Art. 3.º A Inspectoria Geral de Navegação fica subordinada ao Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Industria, Vição e Obras Publicas, a quem se dirige o inspector geral ácerca de quanto for concernente a este ramo do serviço publico.

CAPITULO II

DO PESSOAL

Art. 4.º O pessoal da Inspectoria Geral de Navegação compõe-se de :

- Um inspector geral ;
- Um sub-inspector ;
- Um secretario ;
- Um escripturario ;
- Um servente.

Parapho unico. Para o serviço de fiscalização haverá :

- a) fiscaes junto ás empresas ou companhias que com o Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas tenham contracto, quando a respectiva séde não for nesta capital ;
- b) fiscaes das linhas de navegação em cada uma das capitánias e portos existentes ;
- c) fiscal da linha de Montevidéo a Matto Grosso, com séde em Montevidéo.

Art. 5.º São attribuições do inspector geral :

§ 1.º Dirigir e examinar todos os trabalhos que competem á Inspectoria Geral.

§ 2.º Propor ao Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas as medidas que exigir o serviço a seu cargo.

§ 3.º Manter a ordem e disciplina dos empregados e fiscalizar o seu trabalho, assiduidade e procedimento.

§ 4.º Dar posse aos empregados da Inspectoria Geral.

§ 5.º Fazer as nomeações que forem de sua competencia, de conformidade com o prescripto neste regulamento.

§ 6.º Admoestar, multar e suspender até 30 dias e demittir os empregados cuja nomeação lhe competir, e bem assim admoestar, multar até 15 dias e suspender até oito dias os que forem de nomeação do Ministro, levando immediatamente ao conhecimento deste o motivo da suspensão.

§ 7.º Abrir e dar direcção á correspondencia official, assignar o expediente e rubricar os livros da Inspectoria.

§ 8.º Expedir instrucções para a boa marcha e regularidade do serviço.

§ 9.º Autorizar a compra dos objectos necessarios á Inspectoria Geral, mediante pedido, que será feito e assignado pelo secretario.

§ 10. Passar as certidões de que trata a Nova Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas.

§ 11. Trazer o Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas informado das occurrencias do serviço a cargo da Inspectoria Geral.

§ 12. Apresentar todos os annos, no decurso do mez de fevereiro, um relatorio circunstanciado dos serviços a seu cargo e o orçamento das despezas para o exercicio financeiro seguinte.

§ 13. Percorrer, quando seja preciso, as linhas de navegação fiscalizadas.

§ 14. Multar as empresas fiscalizadas, nos casos estipulados nos respectivos contractos, dando logo parte do acto ao Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas.

§ 15. Informar sobre a parte technica do serviço de navegação em todas as questões suscitadas entre o Governo e as empresas ou companhias de navegação dependentes deste Ministerio.

§ 16. Providenciar nos casos imprevistos e urgentes, levando immediatamente ao conhecimento do Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas as medidas tomadas.

Art. 6.º Ao sub-inspector cumpre :

§ 1.º Auxiliar o inspector geral em tudo quanto, por este regulamento, lhe está commettido, observando as instrucções que o mesmo expedir.

§ 2.º Substituir-o nos casos de impedimento por molestia, licença ou ausencia da repartição em serviço fóra da séde.

Art. 7.º Ao secretario compete:

§ 1.º Ter a seu cargo todo o expediente, escripturação e archivo da Inspectoria Geral.

§ 2.º Auxiliar o inspector geral na execução dos trabalhos que lhe couberem.

§ 3.º Fazer os pedidos do material preciso para o serviço da repartição.

Art. 8.º Ao escripturario cabe auxiliar o secretario no exercicio de suas funcções, e cumprir-lhe as determinações.

Art. 9.º Ao servente incumbe:

§ 1.º Abrir e fechar a repartição nas horas designadas.

§ 2.º Cuidar da segurança, conservação e asseio da mesma.

§ 3.º Entregar a correspondencia official e desempenhar-se do serviço que lhe for designado pelo inspector geral ou seu substituto.

Art. 10. Aos fiscaes junto ás sédes das emprezas ou companhias compete:

§ 1.º A observancia do disposto no art. 2º, capitulo I, deste regulamento.

§ 2.º Remetter mensalmente ao inspector geral um boletim dos serviços e occurrencias relativos á empreza ou companhia que fiscaliza.

§ 3.º Enviar trimensalmente ao inspector geral a estatística do movimento dos paquetes, dos passageiros, das cargas, das encommendas e dos valores.

§ 4.º Propor ao inspector geral as multas de que se tornem passiveis as emprezas ou companhias.

§ 5.º Levar ao conhecimento do inspector geral, para que este informe ao Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, as occurrencias que convenha serem logo conhecidas.

§ 6.º Informar os pedidos de isenção de direitos feitos pelas respectivas emprezas ou companhias para serem passadas as devidas certidões pelo inspector geral.

§ 7.º Prestar ao inspector geral as informações que sobre as emprezas ou companhias lhes sejam pelo mesmo solicitadas.

Art. 11. Aos fiscaes das linhas, capitães de portos, cabe:

§ 1.º A observancia do disposto no art. 2º, capitulo I, deste regulamento.

§ 2.º Levar ao conhecimento do inspector geral as occurrencias havidas a bordo, de que tenha conhecimento.

§ 3.º Remetter mensalmente ao inspector geral um boletim das entradas e sahidas, com os dados sobre o movimento de passageiros e cargas, dos paquetes que tocarem na séde ou nos portos das respectivas capitánias.

CAPITULO III

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 12. Serão nomeados : por decreto, o inspector-geral ; por portaria do Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, o sub-inspector, o secretario, o escripturario e os fiscaes junto ás emprezas ou companhias ; por acto do inspector geral, o servente.

Os fiscaes das linhas de navegação serão os capitães de portos em exercicio.

O fiscal da linha de Matto Grosso, com séde em Montevidéo, será nomeado por portaria do Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas.

Art. 13. Serão substituidos nas suas faltas ou impedimentos :

O inspector geral, pelo sub-inspector; os demais empregados, mediante designação do inspector geral, sujeita esta á approvação do Ministro.

Art. 14. Todo o empregado que substituir outro no seu impedimento, excepção feita do inspector geral, quando em serviço, perceberá a gratificação correspondente ás funcções, qualquer que seja o numero de dias em que se der a substituição.

Art. 15. Competem aos empregados os vencimentos marcados na tabella a este annexa.

Art. 16. O inspector geral percorrerá as linhas subvencionadas pelo menos uma vez por anno, sendo que, além desta inspecção ordinaria, fará as que forem julgadas convenientes pelo Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas.

Paragrapho unico. O sub-inspector fará as viagens de inspecção que lhe forem determinadas pelo inspector geral, mediante autorização do Ministro.

Art. 17. O inspector geral, o sub-inspector e os fiscaes, em objecto exclusivo do serviço, gosarão de franquia telegraphica e postal.

Art. 18. De toda inspecção realizada será apresentado ao Ministro um relatorio minucioso, no qual, além da noticia do que houver sido observado *in situ*, se indicarão, justificando, as providencias julgadas necessarias para melhorar o serviço examinado.

Si, porém, durante a inspecção parecer conveniente a adopção immediata de qualquer medida, deverá a mesma ser proposta ao Ministro por officio ou telegramma.

Art. 19. Os fiscaes, directores e representantes das empresas ou companhias de navegação, bem como os commandantes dos vapores, deverão facilitar ao inspector não só os esclarecimentos e informações de que precisar, como tambem os necessarios meios de transporte para o desempenho das suas funcções.

Paragrapho unico. Os fiscaes, nos portos das respectivas sédes, deverão acompanhar o inspector em suas visitas, sempre que a sua presença for por elle requisitada.

Art. 20. A Inspectoria Geral de Navegação funcionará numa sala do Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas, obedecendo ao mesmo regimen das diversas secções deste ministerio.

Art. 21. A Inspectoria Geral de Navegação terá á sua disposição para o serviço a seu cargo, uma lancha a vapor.

Art. 22. O inspector geral, dentro de suas attribuições, providenciará provisoriamente nos casos omissos do presente regulamento, quando a urgencia do serviço assim o exigir, e levando o acto immediatamente á approvação do Ministro.

Art. 23. Ficam revogados o decreto n. 5.036, de 1 de agosto de 1872, e quaesquer disposições em contrario ao presente regulamento.

Rio de Janeiro, 18 de abril de 1907.— *Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

DECRETO N. 3.929 — DE 20 DE FEVEREIRO DE 1901

Approva o regulamento para as capitancias de portos

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização que lhe foi concedida pelo art. 9º, letra *a*, da lei n. 746, de 29 de dezembro de 1900, resolve approvar o regulamento para as capitancias de portos, que a este acompanha (1), assignado pelo contra-almirante José Pinto da Luz, ministro de Estado da Marinha.

Capital Federal, 20 de fevereiro de 1901, 13º da Republica.

M. FERRAZ DE CAMPOS SALLES.

José Pinto da Luz.

(1) Deixa-se de dar o regulamento, por ter sido revogado pelo decreto n. 6.617, de 29 de agosto de 1907.

DECRETO N. 4.817 — DE 8 DE ABRIL DE 1903

Veda expressamente a construção de curraes de peixe, devendo os actuaes ser demolidos no prazo estatuido no presente decreto

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, considerando que os curraes ou cercadas de peixe, sobre embaraçarem a navegação, concorrem, de concomitancia com outras causas, para o solevamento do solo submarino e, portanto, prejudicam a conservação dos portos, rios, lagôas, etc. ;

Considerando, ainda, que taes armadilhas, quer construidas nos termos do art. 2.º do decreto de 27 de fevereiro de 1861, quer em profundidade superior á que é alli prescripta, sendo nocivas á conservação das especies mais apreciadas, dificultam o desenvolvimento da nossa riqueza ichthyologica ;

Considerando, finalmente, que os curraes, sendo concedidos, por via de regra, a individuos extranhos á vida do mar, afastam da concorrência no mercado os verdadeiros pescadores, que tem o onus de servir á patria, quando sorteados para semelhante fim, decreta :

Art. 1.º Fica expressamente vedada a construção de curraes ou cercadas de peixe.

Art. 2.º Os actuaes curraes serão demolidos logo que finde o presente anno, correndo a despeza por conta dos seus donos.

Art. 3.º Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 8 de abril de 1903, 15º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Julio Cesar de Noronha.

DECRETO N. 4.862 — DE 10 DE JUNHO DE 1903

Estabelece signaes para indicação de calados menores de dous metros nos portos e barras da Republica, adoptando uma nova bandeira

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil :
Considerando que o menor signal de calado ou profundidade de agua consignado na tabella n. 4 do Codigo de Signaes commum a todos os portos e barras corresponde a dous metros ;

Considerando que ha necessidade de indicar-se calado ou profundidade inferior a esse algarismo :

Resolve mandar adoptar a bandeira constante do desenho annexo para marcar o calado ou profundidade de 10 a 19 decimetros, e, bem assim, acrescentar á citada tabella n. 4 do codigo a que se refere, o decreto n. 2.661, de 1 de novembro de 1897, os signaes em seguida mencionados :

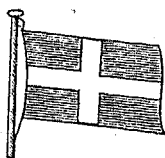
Decimetros	Signal n.	Correspondente no Codigo Internacional
10	10	UK
11	20	UL
12	30	UM
13	40	UN
14	120	UO
15	130	UP

Decímetros	Signal n.	Correspondente no Código In- ternacional
16	140	UQ
17	210	UR
18	230	US
19	240	UT

Rio de Janeiro, 10 de junho de 1903, 15° da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Julio Cesar de Noronha.



(Cruz branca sobre
fundo azul)

DECRETO N. 1.333 — DE 4 DE JANEIRO DE 1905

Manda substituir por outra a disposição da lettra c, do art. 1º, § 2º, do decreto n. 1.171 A, de 12 de janeiro de 1904

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil :
Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sanciono a seguinte resolução :

Artigo unico. A disposição da lettra c do art. 1º, § 2º, do decreto n. 1.171 A, de 12 de janeiro de 1904, seja substituida pela seguinte : « a fixação das taxas pelo serviço do pessoal avulso e aluguel do material da praticagem, devidas, na conformidade do regulamento de 28 de fevereiro de 1854, pelas embarcações que demandarem o porto, tendo-se em vista o aviso n. 1.267, de 1 de julho de 1873 ».

Rio de Janeiro, 4 de janeiro de 1905, 17° da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Julio Cesar de Noronha.

CIRCULAR — DE 9 DE JUNHO DE 1905

Recommenda ás capitancias que empreguem todos os meios ao seu alcance para que desapareçam as cercadas de peixe, conforme determina o decreto n. 4.817, de 8 de abril de 1903

Ministerio dos Negocios da Marinha — 3ª Secção — N. 713
— Circular — Rio de Janeiro, 9 de junho de 1905.

Sr. Capitão do Porto do Estado de... — Empregae todos os meios ao vosso alcance para que desapareçam, por completo, as cercadas de peixe ainda existentes na zona sob vossa jurisdição, conforme determinou o decreto n. 4.817, de 8 de abril de 1903.

Saude e fraternidade. — *Julio Cesar de Noronha.*

DECRETO N. 6.846 — DE 6 DE FEVEREIRO DE 1908

Dá novo regulamento ao serviço da praticagem dos portos, costas e rios navegáveis do Brazil

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil :
Usando da autorização que lhe confere o art. 12, letra c, da lei n. 1.841, de 31 de dezembro de 1907, resolve mandar adoptar no serviço da praticagem dos portos, costas e rios navegáveis do Brazil o regulamento que a este acompanha e vae assignado pelo vice-almirante graduado Alexandrino Faria de Alencar, ministro de Estado da Marinha ; revogadas as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 6 de fevereiro de 1908, 20^o da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Alexandrino Faria de Alencar.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Sr. contra-almirante ministro da Marinha — A comissão, por vós nomeada para rever o regulamento das praticagens das costas, portos, barras e rios navegáveis vem apresentar-vos o resultado de seus trabalhos e estudos referentes ao regulamento geral da praticagem, a que se refere o decreto n. 79, de 23 de dezembro de 1889.

O serviço de praticagem, estabelecido por aquelle regulamento, tem por fim dirigir com segurança as embarcações e facilitar-lhes não só o accesso e a mudança que ellas se proponham fazer de ancoradouros, como os soccorros de que possam necessitar nas eventualidades de perigo ou sinistro.

Assim sendo, só nas localidades de accesso difficil ou perigoso e que demandem conhecimentos especiaes se deve tornar obrigatoria a praticagem ; no entretanto, comprehensão differente, dada a essa exigencia, tem trazido gravames para o commercio maritimo pela obrigatoriedade de praticagem em portos e barras cujo accesso nenhuma difficuldade ou perigo offerece ás embarcações que as transpõem, creando-se, assim, despezas que muitas vezes o frete da carga não compensa e dando isso logar a não serem taes portos procurados ou, quando o são, os fretes encarecem de muito a mercaderia.

Ainda mais, á sombra dessa mal entendida obrigatoriedade fazem as associações de praticagem um monopolio do serviço, só procurando augmentar suas rendas sem tratar de melhoral-as, antes as difficultando e afugentando das localidades navios que poderiam fazer crescer suas rendas.

A facilidade com que algumas associações teem obtido a elevação das taxas do serviço da praticagem tem trazido onus para o commercio maritimo, para cujo amparo se torna necessario um metucioso estudo dessas taxas para dar-lhes as justas proporções.

Essa facilidade de elevação das taxas, sob fundamento da carestia da vida, do decrescimento da renda, consequente da crise economica e do afugentamento do commercio maritimo, que não supporta as despezas da praticagem dos portos, tem trazido como resultado a mudança de regimen de homens de habitos e vida economica, acostumados a provações proprias da vida maritima, para as de grandeza, fausto, luxo e gosos das grandes cidades, e de tal sorte que, hoje, os praticos que residiam nas praias e se occupavam com os trabalhos proprios do maritimo não mais querem alli conservar-se, retirando-se para o interior das cidades e occupando-se nas horas de folga em misteres alheios á profissão maritima, e, contrariamente á praxe dos antigos, os filhos não substituem os paes na profissão.

A obrigatoriedade da praticagem, tal qual foi estabelecida para as associações, trouxe ainda outro mal para o commercio marítimo por terem, com ella, deixado os capitães dos navios de adquirir os conhecimentos do regimen e navegação das barras e portos, por confiarem nos praticos, quando os adquirindo, como outr'ora, alliviavam o commercio marítimo das exigencias das associações de praticagem, por ficarem assim habilitados a transpor barras que hoje, por mais facil que seja o seu accesso, não investem sem o auxilio dos praticos da localidade, quando, no entretanto, os mais velhos capitães, por não encontrarem os praticos no local de espera, investem as mais perigosas e só tomam o pratico da associação quando já não necessitam de seu auxilio, por serem assim obrigados para o pagamento da respectiva taxa.

O restabelecimento do regimen da praticagem anterior á organização decretada em 1889, para sujeitar os serviços da praticagem á simples fiscalização dos capitães dos portos, e não á sua direcção ou á de um official da Armada reformado, é medida que os factos impõem e tanto mais necessaria porquanto, entregue a direcção da praticagem a um dos membros da associação, cessarão os honorarios do director especial em beneficio da redução das taxas da praticagem.

Fazendo-se, como na organização de 1889, os honorarios do director especial da praticagem depender da renda desta, promovem-se ambições desmedidas aos menos escrupulosos, por se tornarem elles interessados no augmento das rendas para maior ser a sua quota, e dahi tambem interesse em não fazer adquirir o material necessario para o serviço da praticagem, deixando de substituir o inservivel.

E, infelizmente, é essa avidez de grandes honorarios para acudir aos gastos da vida das grandes cidades que tem produzido os constantes pedidos de augmento das taxas da praticagem, sem que elles tenham tido informações desfavoraveis dos directores especiaes das praticagens, ao contrario das que teem tido as pretensões das praticagens livres.

As constantes reclamações contra os abusos e as exigencias indebitas dessas praticagens, contra as quaes, é de justiça dizer, não teem faltado as providencias repressivas, não podiam deixar de merecer consideração da commissão para o estudo dos meios de, si não cessarem, ao menos diminuir essas quasi constantes contendas dos armadores com as praticagens, já para suffocar as ambições desta, já para libertar o commercio marítimo das sobrecargas de taxas que tanto pesam sobre os productos nacionaes, tanto mais que a commissão está convencida que a diminuição, si não a suppressão dos impostos concomitantemente com o melhoramento dos portos e o consequente abaixamento dos fretes do transporte, são medidas indicadas para o desenvolvimento das industrias nacionaes e, com estas, o crescimento do commercio marítimo da Republica.

E assim, a commissão, confrontando o regimen das praticagens em outros paizes com o constituido pelo decreto n. 79, de 23 de dezembro de 1889, concluiu ter este monopolizado o serviço da praticagem, tornando-o obrigatorio em favor de associações estabelecidas para exploral-o, contrariamente ao que se dá em outros paizes, em que a obrigatoriedade da praticagem é estabelecida como necessaria para a segurança da navegação, sendo livre, no entretanto, ao capitão do navio, a escolha do pratico para auxiliar-o.

O estatuto de 1889 estabelece duas classes de praticagem: a livre e a obrigatoria, sendo desta as barras e portos, e daquella as costas e rios navegaveis, e sendo o serviço da obrigatoria feito pelas associações dos praticos da localidade.

Desse regimen obrigatorio decorre, necessariamente, para o Governo o compromisso da responsabilidade dos prejuizos e danos consequentes da impericia, erros e malversações dos praticos de sua nomeação para o serviço da praticagem obri-

gatoria, desde que taes associações não as indemnizam, e uma vez que só o seu pessoal deve ser tomado pelos navios a cujos capitães nem é licito escolher o pratico de sua confiança para auxiliar-lhe na navegação da embarcação, quando, no entanto, o Codigo Commercial dispõe não deverem os capitães ser obrigados a receber a bordo tripulante contra sua vontade, sendo elles livres de contractar e compor a sua tripulação como melhor entenderem.

E, assim, a comissão pensa não ter sido aquella obrigatória a verdadeira intelligencia dos qualificativos livre e obrigatorio, das praticagens creadas pelo decreto preferido, mas sim a usualmente dada em outras nações, que, tambem, estabelecem com taes serviços, com o fim unico, como nós, de assegurar a protecção e garantias necessarias aos que navegam e que são obrigados em determinadas localidades a tomar dentro os legalmente titulados, mediante as provas officiaes exhibidas e sem offensa do livre exercicio da profissão, praticos para auxiliarem os capitães na navegação que os governos julgarem só dever ser feita com taes profissionais.

E, assim, livre deve ser a praticagem dos mares, canaes, portos, barras e rios que não offerecem perigo á navegação, embora não seja ella facil; e obrigatoria a praticagem por canaes, portos e barras cuja navegação seja perigosa e demande conhecimentos especiaes da localidade.

Por essa fórma comprehendidos os dous termos, livre e obrigatoria, é licito ao capitão ou mestre, segundo a responsabilidade e as exigencias do Codigo Commercial, ter a bordo praticos legalmente habilitados para auxiliar-lhe na navegação do navio onde a praticagem for livre; e deve ser obrigado a tomar um pratico legalmente habilitado nas localidades em que a praticagem for obrigatoria, não sómente pelas unicas exigencias do Codigo Commercial, mas tambem pela fiscalização, policia e protecção que aos governos cabe exercer para garantir os bens e vidas das pessoas que transitam pelo territorio nacional.

A comissão, assim entendendo, estabeleceu no projecto de revisão do regulamento que vos apresenta essas duas categorias de praticagens, facultando em um e em outro caso associarem-se os respectivos praticos desde que se subordinem ás disposições do regulamento geral das praticagens, que, sem constituir privilegios para taes associações, garante-lhes favores compensadores dos encargos creados e sujeita as associações á fiscalização do Governo para dar-lhes character diverso das demais associações autorizadas a funcionar sob o regimen das leis policiaes e commerciaes.

As associações de praticagens passarão a ser fiscalizadas e não dirigidas pelos capitães dos portos, sendo director gerente e responsavel o pratico-mór eleito em assembléa dos associados, presidida pelo capitão do porto, subordinada, porém, a sua eleição á approvação do Governo.

E, por esse modo, fica assegurada ao Governo a sua intervenção e fiscalização para garantia dos interesses publicos confiados ás associações, dando, porém, ao pratico-mór, representante da associação, a responsabilidade decorrente dos serviços da praticagem, que eram, implicitamente, do director nomeado pelo Governo.

E cessando, assim, a acção directa do Governo na direcção da associação, cessarão tambem os directores, seus delegados, que tinham interesse no augmento da renda da associação para elevarem a importancia da gratificação especial que percebiam na proporção da renda, ficando, por isso, essa quota para augmentar a dos associados.

E o Governo, não declinando o direito de sua fiscalização, a exercerá pelo capitão do porto da respectiva circumscripção, o qual, nesse caso, sem outro interesse além do bem publico relacionado com a navegação e o commercio maritimos, mais

ampla e desassombadamente desempenhará esse encargo inherente á funcção sem que possam suas exigencias e medidas indicadas ou tomadas ser attribuidas ao interesse directo que possam ter no crescimento da renda da associação.

A commissão, para melhorar as condições da praticagem, deu ás associações a conservação do balisamento dos canaes, das barras, portos e rios navegaveis, empregando nelles o systema accedido pela Convenção Internacional de Washington ou outro que possa ser adoptado pelo Governo, para que não só a navegação por elle possa ser acompanhada pelos capitães dos navios, como para que possam estes navegar quer de dia quer á noite.

E, como compensação desse serviço, ficam todos os navios que não tomarem pratico da associação obrigados ao pagamento de uma taxa equitativa pela sua utilização e para conservação daquellas marcas.

Como fonte de renda, a associação da praticagem, igualmente, poderá manter um serviço de reboques e de soccorro naval adquirindo o material necessario e cobrando por esse serviço uma taxa equitativa e remuneradora.

Todos esses serviços, bem explorados, melhorarão grandemente a situação dessas associações, algumas das quaes já possuem um grande patrimonio em especie que, bem applicado em material, lhes será mais proveitoso que o pequeno juro de seus depositos nas caixas economicas.

E dahi provirá, além desse beneficio, o de deixarem as associações a seus herdeiros maior quota na liquidação do material existente, por ser só essa parte do patrimonio da associação a unica sujeita a restituição por dever a parte em dinheiro destinar-se exclusivamente ao fundo de soccorros e pensões.

E assim, tanto maior será a restituição aos herdeiros quanto maior valor tiver o material da associação.

A commissão, attendendo que os fundos de soccorros das associações já excedem ás exigencias das pensões, reduziu a quota para esse fundo a 20 % da renda liquida ; e com o fim de obrigar as associações a ter o material para o seu serviço, facultou o emprego do fundo de soccorros, até a quantia não excedente de 75 % delle, para sua aquisição mediante autorização do capitão do porto e sendo-lhe justificada a necessidade do material.

Assim, dispoz que, quando a quota mensal para a compra do material não for sufficiente, fique ella depositada no cofre da associação, em lugar de ser levada á conta do fundo de soccorros, para ser reunida a dos mezes subsequentes até perfazerem a quantia necessaria.

Tambem elevou a 80 % a quota da renda liquida a distribuir como gratificação, supprimindo a de 15 % para indemnização do material fornecido pelo Governo, visto as condições economicas das associações poderem dispensar esse seu auxilio.

A commissão pensa que, contrariamente ao expediente até agora seguido, de se elevar as taxas dos serviços das praticagens obrigatorias á proporção do decrescimento das rendas das associações, se deverá reduzir-as para desse modo atrahir a navegação que por excesso de dispendio tem deixado taes localidades.

E, como providencia necessaria, propõe a reduccão do pessoal das praticagens cujas rendas não derem para sua manutenção, porquanto essa depressão da receita é prova de que não ha serviço para tanto pessoal e não é logico que, em tal caso, se queira conserval-o encarecendo o serviço com a elevação de taxas que os navios pagam. E' um expediente esse contrario ás regras a que obedecem a procura e a offerta, e, portanto, não deve ser admittido em beneficio das associações de praticagens obrigatorias em prejuizo do commercio maritimo.

DECRETO N. 6.004 — DE 2 DE MAIO DE 1906

Classifica as capitánias dos portos da Republica em tres ordens

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil :
Considerando que, para a percepção da gratificação de
função, a lei n. 1.473, de 9 de janeiro do corrente anno,
divide as capitánias dos portos em tres ordens ;

Considerando que tal divisão deve ser feita de accôrdo
com a renda annual dessas repartições :

Resolve classificar as alludidas capitánias do modo se-
guinte :

De 1ª ordem

Rio de Janeiro.
Maranhão.
Pará.
Pernambuco.
Bahia.
Rio Grande do Sul.

De 2ª ordem

Amazonas.
Espirito Santo.
São Paulo.
Santa Catharina.

De 3ª ordem

Piahy.
Ceará.
Rio Grande do Norte.
Parahyba.
Alagoas.
Seripe.
Paraná.
Matto Grosso.

Rio de Janeiro, 2 de maio de 1906, 18º da Republica..

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Julio. Cesar de Noronha.

DECRETO N. 7.188 — DE 26 DE NOVEMBRO DE 1908

Dispensa os navios de pequena cabotagem do sello das vistorias, as quaes
serão feitas em secco, annualmente, nos navios a vapor, e, de dous em
dous annos, nos navios a vela, devendo os capitães de portos, de seis em
seis mezes, inspeccional-os internamente

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil :
Attendendo ao que lhe expoz o vice-almirante graduado
Alexandrino Faria de Alencar, ministro de Estado da Marinha,
resolve, de accôrdo com o art. 5º da lei n. 1.837, de 31 de
dezembro de 1907, dispensar os navios de pequena cabotagem do
sello das vistorias, as quaes serão feitas em secco, annualmente,
nos navios a vapor, e, de dous em dous annos, nos navios a
vela, devendo, entretanto, os capitães de portos, de seis em seis
mezes, inspeccional-os internamente.

Rio de Janeiro, 26 de novembro de 1908, 20º da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Alexandrino Faria de Alencar.

E, assim pensando, entende a comissão não se dever permittir o preenchimento das vagas abertas, devendo-se desde já supprimir a classe de patrões, cujas funções podem, perfeitamente, ser desempenhadas pelos proprios praticos ou praticantes.

A comissão, com as bases deste regulamento, pensa de-ver-se estudar os regulamentos especiaes de cada localidade, de modo a escoimar delles as sobrecargas de taxas que pesam sobre os serviços das praticagens, reduzindo-as a seus devidos termos, e harmonizando as condições do commercio maritimo com as necessidades das praticagens, sem desvantagem para estas, nem gravames para aquella.

Saude e fraternidade. — *Emilio de Miranda Ferreira Campello*, capitão de mar e guerra. — *Carlos de C. Midosi*, capitão-tenente reformado. — *Celso Ramos Romero*, 1º tenente reformado.

Regulamento geral do serviço da praticagem dos portos, costas e rios navegaveis dos Estados Unidos do Brazil, a que se refere o decreto n. 6.846, desta data

TITULO I

Da praticagem em geral

CAPITULO I

DO SERVIÇO DA PRATICAGEM,

Art. 1.º Fica estabelecido o serviço de praticagem para as embarcações de todas as nacionalidades, de guerra ou mercantes, que naveguem nas aguas territoriaes ou ribeirinhas dos Estados Unidos do Brazil ou que, por navegação interior, costeira ou procedente de alto mar demandam portos ou ancoradouros cujo accesso seja difficil ou perigoso.

Tal serviço tem por fim dirigir com segurança essas embarcações e facilitar-lhes, não só a mudança, que ellas se proponham fazer de ancoradouro, como tambem os de soccorros de que possam necessitar nas eventualidades de perigo ou sinistro.

Art. 2.º A praticagem da costa e a do interior dos rios e lagoas será livre.

Art. 3.º A praticagem das barras, portos e ancoradouros será livre ou obrigatoria, conforme o seu accesso ou a navegação for difficil ou perigosa.

Art. 4.º Nos casos de praticagem livre o navio não será obrigado a tomar pratico e nos de praticagem obrigatoria será obrigado a tomar pratico si não houver a bordo pratico da costa com carta de pratico da localidade ou si o capitão ou um dos pilotos não tiver carta de pratico da localidade.

Art. 5.º Será permittido aos praticos de determinada localidade agremiarem-se em associações de praticos, comtanto que essa associação seja regulada de accôrdo com as disposições do presente regulamento e que o seu regulamento tenha sido approvedo pelo Ministerio da Marinha.

Art. 6.º Todos os praticos, quer a praticagem seja livre ou obrigatoria, quer estejam agremiados em associação ou não, estarão directamente subordinados ao capitão do porto da circumscripção maritima em que exercerem a sua profissão, na qual deverão estar matriculados, e não poderão exercer suas

funções sem provar que são cidadãos brasileiros e tem carta de pratico da localidade, de accôrdo com as disposições do presente regulamento.

Art. 7.º O serviço da praticagem comprehende:

a) a direcção da navegação pelos canaes, barras, portos, lagoas e rios;

b) o balisamento desses canaes e barras por meio de boias e postes assignalando as suas duas margens para a navegação, quer de dia, quer de noite, e marcando os escolhos existentes;

c) o soccorro naval, seja por meio de rebocadores, seja por meio de embarcações apropriadas, seja por meio deapparelhos postados em terra para o lançamento de cabos ou de outros meios que forem usados em taes casos.

Art. 8.º O serviço de praticagem de cada localidade será regulado por um regulamento, approvedo pelo Ministro da Marinha, organizado pela Inspectoria de Portos e Costas, de accôrdo com o presente regulamento, em que serão especificadas as seguintes disposições:

a) as condições e provas de habilitação dos praticos e praticantes;

b) a fórma dos titulos legaes que devem exhibir;

c) a retribuição que lhes cabe por cada trabalho de officio;

d) os seus deveres e responsabilidades durante os trabalhos;

e) as obrigações dos commandantes, capitães ou mestres das embarcações sujeitas á direcção do pratico.

Art. 9.º Será permittido aos praticos da costa e do interior dos rios e lagoas contractar seus serviços com o proprietario de um ou mais navios mediante ajuste, ou organizarem em associações sob as bases deste regulamento.

Art. 10. O serviço da praticagem de cada localidade ficará sob a fiscalização do capitão do porto da circumscripção a que pertencer essa localidade.

Art. 11. As taxas de praticagem e outras, quer ella seja livre, quer obrigatoria, poderão ser reduzidas mediante proposta do inspector de Portos e Costas ao Ministro da Marinha, quando julgadas necessarias em vista do desenvolvimento da localidade, de obras na barra ou no porto que melhore as suas condições e tornem mais facil o seu accesso ou a sua navegação.

TITULO II

CAPITULO II

DAS ATTRIBUIÇÕES E DEVERES DO CAPITÃO DO PORTO, DOS PRATICOS E MAIS PESSOAL

Art. 23. O capitão do porto, ao qual está sujeito todo o pessoal da praticagem, exercerá a superior inspecção sobre a execução de todos os serviços e programmas dos exames para admissão na associação, aos quaes presidirá do mesmo modo que ás assembléas da associação a que se refere este regulamento.

Paragrapho unico. E' o capitão do porto da localidade, a que ella pertença, o fiscal da associação de praticagem e é o unico órgão official que põe a associação em relação immediata com o inspector de Portos e Costas, e por cujo intermedio a associação se corresponderá em objecto do serviço da praticagem com qualquer autoridade civil ou militar.

Art. 25. Ao capitão do porto incumbem:

1) presidir as assembléas electivas da associação e as mesas de exame para admissão do pessoal;

2) informar annualmente ao inspector de Portos e Costas sobre os serviços da praticagem, propondo as medidas que julgar convenientes a bem da boa execução do regulamento da praticagem, ou dos serviços que lhe estejam affectos, apresentando no ultimo mez de cada anno o seu relatorio ;

3) informar sobre os individuos propostos para o provimento dos logares sujeitos á approvação e nomeação do inspector de Portos e Costas, e bem assim sobre as assembléas que presidir ;

4) fiscalizar a receita e despeza da associação, para o que exigirá remessas mensaes de balanços da caixa da associação ;

5) impor correccional e administrativamente as penas prescriptas neste regulamento ;

6) resolver sobre os recursos que lhe forem apresentados sobre as penas impostas pelo pratico-mór a seus subordinados ;

7) obrigar a associação a ter material necessario para o seu serviço.

.....

Do pratico-mór

Art.26. O pratico-mór é o director da associação, e como tal o seu órgão para gerencia e administração de seus bens e serviços no que não depender da approvação do capitão do porto a quem está sujeito e a quem deve prestar informações do serviço a seu cargo.

Art. 27. Ao pratico-mór compete :

.....

14) fazer com que todo o pessoal de promptidão se conserve desde o romper do dia até ao por do sol, e, sempre que for necessario, na respectiva estação ; e obrigar, em casos urgentes, todos os empregados da associação a acudir, sob suas ordens ou de seu ajudante, a qualquer sinistro que se der ;

15) providenciar para que as embarcações designadas para o serviço fóra da barra ou nas suas proximidades, saiam á hora conveniente e se mantenham em posição adequada tanto para attenderem ás embarcações que pretenderem entrar, como para receber os praticos daquella que sahirem ;

.....

19) pilotar os navios da armada que tenham de transpor a barra, canaes, etc. ;

.....

21) observar ou fazer observar amiudadamente o estado dos canaes, dos bancos ou escolhos que forem variaveis, quer nas barras, quer nos portos e bahias, maxime depois da mudança dos ventos, que maior influencia exerçam sobre as posições e fórma dos referidos canaes, bancos ou escolhos, nas occasiões de prea-mar e baixa das marés de syzigias e das grandes enchentes ou vasantes dos rios, e lançar em livro proprio todas as observações colhidas com referencia aos ventos reinantes, ás correntes, á direcção, profundidade e largura dos canaes e á sondagem dos bancos ;

22) organizar e remetter mensalmente ao capitão do porto, não só o resultado das observações que tiverem sido feitas, de accôrdo com o modelo que for estabelecido no regulamento da praticagem, como tambem uma relação nominal de todas as embarcações que houverem entrado ou sahido a barra ;

23) fazer registrar em livro especial o nome, a classe, o calado, a tonelagem, a nacionalidade e a procedencia ou destino das embarcações que transpuzerem a barra ;

24) ter especial cuidado em que as boias, balisas ou quaesquer outras marcas, que tenham sido collocadas para guiar a navegação, conservem-se em suas respectivas posições ;

25) designar os logares do ancoradouro em que deverão

com segurança e segundo as prescripções da Capitania do Porto e da Alfandega, fundear as embarcações que receberem o auxilio da praticagem ;

27) verificar ou fazer verificar o calado das embarcações que pretenderem sahir a barra, afim de impedir que sejam auxiliadas pela praticagem aquellas que, por excesso de calado, não possam levar a effeito o seu intento sem risco de enca-lhar ou bater, e dar parte do occorrido á autoridade com-petente ;

28) prohibir que as embarcações da associação transportem pessoas ou mercadorias, que não estejam legalmente desim-pedidas ou despachadas pela policia e alfandega.

Art. 29. Aos praticos compete :

2) dar a conveniente direcção ás embarcações que quizerem en-trar, sahir ou mudar de fundeadouro, observando os signaes peeu-liares da praticagem, quando reconhecerem que pelo ca-lado podem ser satisfeitos os pedidos assignalados ;

3) aconselhar, por meio de signaes, qualquer medida proveitosa á segurança das embarcações que, de momento, não possam entrar a barra ou receber mais prompta e effi-eaz cooperação ;

4) dirigir a amarração e desamarração das embarcações que pilotarem, e bem assim das que quizerem mudar de anco-radouro ;

9) inquirir, antes de atracar a qualquer embarcação que tenha de entrar, si ella traz carta limpa de saude e si não tem a bordo molestia contagiosa, afim de regular o seu proceder de accôrdo com as disposições quarentenarias ;

10) indagar si a embarcação que quer ser pilotada traz sub-stancias explosivas ou inflammaveis, em cujo caso a deixará no ancoradouro de franquia, ou no que para esse fim estiver designado.

CAPITULO IV

DO MATERIAL

Art. 38. O material para o serviço de associação será espe-cificado no regulamento parcial de cada localidade, e constará, além das embarcações apropriadas aos diversos misteres da praticagem : de colletes salva-vidas, de ancoras, ancoretes, rocegas ou busca-vidas, viradouros, espias, estralheiras, talhas, regimentos de signaes do codigo internacional e da praticagem, monoculo de alcance, barometros, thermometros, escalas de marés, prumos e varas graduadas, agulhas de marear, boias de salvação e as lanternas necessarias para dar cumprimento á disposição estatuida no art. 9º das regras para evitar abal-roamento no mar, a que se refere o decreto n. 8.943, de 12 de maio de 1883, ou outra qualquer que seja estabelecida por novas convenções, e em geral de quaesquer outros materiaes necessarios ao desempenho da praticagem.

Paragrapho unico. Haverá em cada estação de praticagem onde for necessario uma atalaia composta de mastro e verga, collocada de modo bem visível e em sitio proprio para o fim a que se destina.

Art. 40. Todas as embarcações da associação serão pintadas de encarnado exteriormente, e de verde interiormente, e usarão

de uma bandeira tambem encarnadas tendo no centro um P de côr preta, bandeira que servirá de distinctivo da praticagem, devendo tambem ter na vela, quando houver, e na proa de ambos os bordos um P de côr preta de grandes dimensões.

.....
Art. 43. Terá a associação da praticagem material para o balisamento dos canaes, quer para a navegação de dia quer para a de noite, segundo o systema adoptado pela Convenção Internacional de Wahington ou outro que o Governo Federal adoptar, bem como o necessario para o soccorro naval.

.....
§ 2.º O Governo Federal poderá, igualmente para o balisamento dos canaes, barras e portos, lagos e rios, fornecer ás praticagens o material determinado pela Convenção Internacional de Washington ou por qualquer outra que a alterar, mediante indemnização mensal de 15 % da renda liquida da associação, até completo pagamento de seu custo, ficando ao seu arbitrio exigir a indemnização sómente de parte ou de todo o material conforme as circumstancias da associação.

CAPITULO V

DA ARRECADAÇÃO, DISTRIBUIÇÃO E CONTABILIDADE DA RENDA DA PRATICAGEM

.....
Art. 45. A retribuição de todo e qualquer serviço da praticagem será regulada segundo as taxas estatuidas no respectivo regulamento, as quaes, além de calculadas de accôrdo com as disposições contidas no Capitulo III, Titulo III, não poderão ser alteradas sem autorização do Governo Federal.

.....
Art. 51. Nenhuma cobrança por serviço feito pela associação será demorada além de tres dias, e no caso de se não ter realizado neste prazo, sem justo motivo, será ella feita peremptoriamente pelos meios legaes; si, porém, o navio for de guerra nacional, ficará isento de qualquer paga.

Art. 52. A embarcação que pretender sahir da barra pagará a taxa da praticagem, antes de receber o auxilio do pratico que deva pilotar-a, quando não houver um agente que se responsabilize por esse pagamento.

TITULO III

CAPITULO III

DA TAXA DA PRATICAGEM

Art. 92. Toda a embarcação que sahir ou entrar ou mudar de ancoradouro nas localidades em que houver praticagem obrigatoria, será obrigada a receber o auxilio desta, mediante o pagamento da taxa estatuida nos respectivos regulamentos.

Parapho unico. Entende-se por mudança de ancoradouro o movimento do navio do ancoradouro de carga para o de descarga, ou vice-versa; do ancoradouro de carga ou descarga para o de franquia ou vice-versa, sómente nos portos em que esse serviço dependa da praticagem do porto, não sendo considerado mudança o movimento de navio do ancoradouro de visita de saude ou de quarentena para o de descarga e não ficando sujeito a taxas as manobras do navio que não carecerem de praticagem da localidade por ser franco o porto e não haver perigos, escolhos, bancos a transpor para a manobra ou mudança de ancoradouro.

Art. 93. Ficam dispensados do pagamento da taxa de que trata este artigo :

1.º Os navios da armada, recebam ou não o auxilio da praticagem ;

2.º As embarcações de pequena cabotagem que, por seu diminuto calado, puderem transpor os canaes sem difficuldade, quando não recebam auxilio de pratico da associação ou estipendiado, do qual podem prescindir quer quando o seu calado não seja superior á altura de agua dos canaes em baixa-mar de syzigia, não precisando, por isso, de maré para a transpor, quer quando pelo seu porte inferior de 50 toneladas de registro, não precise o mestre de auxilio de pratico da associação ou estipendiado para o transpor ;

3.º As embarcações que, por força maior, investirem o porto de praticagem obrigatoria sem auxilio do pratico da associação ou estipendiada, comprehendidos os casos em que, para não perderem a praticabilidade da barra, achando-se no ponto de espera, sem ter sido pela atalaia respondido o signal do calado ou assignalado a agua da barra, ou não ser encontrado o pratico local, o capitão ou mestre, tendo a bordo pratico da costa que conheça o regimen da barra, achando-se esta praticavel, a investir.

Desse acto deverá o capitão ou mestre dar parte ao capitão do porto ou ao pratico-mór para ser apurada a responsabilidade do infractor, e a punição na fórmula deste regulamento.

§ 1.º As embarcações nacionaes cujos capitães ou mestres tenham carta de pratico da localidade ou tenham a bordo piloto ou pratico da costa com carta de pratico da localidade pagarão sómente metade da taxa que lhe competir si não si utilizarem do serviço de praticagem da localidade, e os vapores nacionaes de linhas subvencionadas pelo Governo Federal pagarão meia taxa quando receberem o auxilio da praticagem, e um quarto da taxa quando não o receberem.

§ 2.º Fóra dos casos estabelecidos neste artigo, todas as embarcações quer tomem ou não pratico pagarão a taxa estipulada quando a praticagem for obrigatoria.

Art. 94. A taxa será calculada, tendo-se em vista :

- a) as difficuldades da praticagem ;
- b) a tonelagem de registro liquido, ou calado e o propulsor da embarcação ;
- c) a distancia a pilotar ;
- d) a affluencia do trafego ;
- e) a renda provavel ;
- f) a natureza do auxilio a prestar sob a direcção immediata do pratico, ou indirecto por signaes peculiares de terra ou do mar.

O que for fixado sob estas bases será especificado no regulamento.

§ 1.º A embarcação a vela, que entrar, sahir ou mover-se a reboque de embarcação a vapor, será considerada a vapor.

§ 2.º Os rebocadores, quando se empregarem em outro serviço que não seja o de rebocador embarcações para dentro ou para fóra do porto, canaes, etc., ou de conduzir para bordo e de reconduzir de bordo das embarcações praticos que as vão pilotar, pagarão a taxa que lhes corresponder, salvo a excepção confida no n. 2 do artigo.

Art. 95. Por qualquer serviço extraordinario ou de socorro o pessoal da praticagem receberá mais o pagamento que for especificado nos regulamentos especiaes.

Art. 96. O material da praticagem, quando utilizado pelos particulares, vencerá a taxa constante dos respectivos regulamentos especiaes.

§ 1.º A taxa de que trata este artigo será duplicada quando os objectos se perderem ou se perderem ou se inutilizarem por motivo de força maior, e, em caso diverso, pagar-se-ha o damno pelo seu justo valor.

§ 2.º O dia será contado desde o momento em que o objecto sahir do deposito até ao da restituição, em bom estado.

Art. 97. Quando o navio que tenha de amarrar a quatro ferros, não der pessoal para o serviço nem embarcação ou material para elle ser feito, e utilizar-se dos recursos da praticagem, pagará não só o jornal do pessoal como o aluguel do material e da embarcação que for empregada no seu serviço.

Art. 98. Entende-se por serviços comprehendidos na taxa da praticagem, a direcção do pratico para a navegação, manobra de atracação e desatracação, ancoragem ou desancoragem da embarcação pilotada, com o pessoal e recursos de bordo. Quando todo esse serviço for feito com o pessoal e material da praticagem, deverá o navio pagar os salarios do pessoal das embarcações miudas e o aluguel do material empregado, cabendo a responsabilidade e execução, quando feito pelo pessoal do navio, ao capitão ou mestre, e, quando pelo pessoal da praticagem, ao pratico, segundo o regimen do porto.

CAPITULO IV

DAS PENAS A QUE FICAM SUJEITOS OS PRATICOS E MAIS EMPREGADOS DE PRATICAGEM

Art. 99. Todos os praticos ou empregados da praticagem serão responsaveis pelos delictos e faltas que commetterem no desempenho dos seus deveres, assim como pelos erros de officio no exercicio das suas funcções.

O delictos serão punidos, mediante processos, pelas autoridades judiciais da localidade.

As faltas administrativas e disciplinares serão punidas pelo pratico-mór, quando forem commettidas pelos seus subordinados, com recurso para o capitão do porto, e por este e quando lhe caiba fazer, com recurso para o inspector de portos e costas.

Art. 100. Todo e qualquer pratico ou empregado da praticagem, que transgredir as disposições dos regulamentos da policia naval, da policia fiscal das alfandegas, e da de sanidade, ficará sujeito, além das multas ou penas estatuidas nos ditos regulamentos á suspensão, por espaço de um a 15 dias, imposta pelo capitão do porto, e, quando a falta for grave, será demittido por sentença da Inspectoria de Portos e Costas.

Art. 101. Todo e qualquer pratico ou empregado de praticagem que, sem causa justificada, recusar-se ao serviço que lhe tenha sido ordenado, será punido : a primeira vez, com suspensão até 15 dias ; a segunda, com suspensão de 15 a 30 dias ; a terceira, finalmente, com demissão, precedendo julgamento do inspector de portos e costas, para esta ultima.

Art. 102. O pratico ou praticante que se apresentar embriagado a bordo de qualquer embarcação para dirigir-a será punido com as mesmas penas do artigo antecedente.

Paragrapho unico. Identicas penas serão applicaveis ao pratico ou praticante que maltratar por palavras o commandante, capitão ou mestre da embarcação, ou faltar-lhe com o respeito e attenções devidos.

Si a falta commettida fôr até a offensa physica, será preso o delinquente e entregue á autoridade competente para punil-o, segundo a gravidade do caso, e, conforme a legislação respectiva, em vista do corpo de delicto e exame de sanidade.

Art. 103. O pratico ou praticante que, estando incumbido de dirigir qualquer embarcação, a encalhar ou perder, entrará em processo pela Inspectoria de Portos e Costas, afim de reconhecer-se :

1º, si o sinistro deu-se em consequencia de força maior, ou por outras causas alheias á vontade do mesmo pratico ou praticante ;

2º, si por erro de officio ;

3º, si de proposito ou por qualquer outro motivo reprovado.

§ 1.º Provando-se pelo processo que o sinistro está comprehendido no primeiro caso, será o pratico ou praticante considerado como justificado e continuará no livre exercicio das suas funcções.

§ 2.º Provando-se que as circumstancias determinativas do sinistro cahem sob o dominio do segundo caso, será o pratico ou praticante sujeito a uma multa, prisão e mesmo demissão pelo julgamento da Inspectoria de Portos e Costas, ficando salvo o direito das partes prejudicadas, de haverem do mesmo pratico a indemnização do prejuizo ou damno soffrido.

§ 3.º Provando-se, finalmente, que a causa do sinistro é alguma das mencionadas no terceiro caso, será o pratico ou praticante demittido, preso e entregue á autoridade criminal para proceder na fórma da lei.

Art. 104. Si encalhar ou perder-se alguma embarcação e provar-se que tal encalhe ou perda proveio de haver cessado o auxilio da praticagem antes que a mesma embarcação estivesse em posição conveniente para poder navegar livre de perigo, submeter-se-ha a processo, na fórma do artigo antecedente, o pratico que houver pilotado, quer directamente, quer por meio de signaes.

Art. 105. Da mesma fórma se procederá quando alguma embarcação encalhar ou perder-se depois que o pratico a houver fundeado, uma vez que se prove que o sinistro resultou da circumstancia de ter essa embarcação ancorado ou sido collocada em posição não conveniente, sem que para isso concorresse motivo de força maior.

Art. 106. A suspensão de qualquer pratico ou empregado da praticagem obriga á perda de seus vencimentos correspondentes ao valor da gratificação, que lhe puder caber durante os dias em que estiver cumprindo a pena.

Paragrapho unico. As dimensões de que trata este capitulo serão dadas pela Inspectoria de Portos e Costas, a quem serão enviadas pelos capitães de portos os competentes processos.

Art. 107. São faltas puniveis administrativamente pelo pratico-mór :

e) Deixar de assignalar a mudança de agua na barra ou fazel-o erradamente : pena de perdimento de um a cinco dias da gratificação ; si a falta não der logar á queixa, por quem for prejudicado.

f) Deixar de responder ou accusar signal que seja feito por navio ou fazel-o erradamente : pena de perdimento de um a cinco dias da gratificação, si da falta não houver prejuizo para o navio.

j) Fazer a embarcação que deve ser pilotada esperar por não se achar o pratico em seu posto de espera ou deixar de ir pilotal-a quando pedido por signal, pena de perdimento de um a cinco dias da gratificação, si dessa falta não houver a embarcação de perder a occasião para a sua entrada ou sahida.

k) Dirigir mal uma embarcação, não havendo sinistro ou damno algum : pena de perdimento da gratificação de cinco a 10 dias.

CAPITULO V

DOS DEVERES DOS COMMANDANTES OU MESTRES DAS EMBARCAÇÕES QUE TIVEREM DE RECEBER O AUXILIO DA PRATICAGEM

Art. 109. Todo o commandante, capitão ou mestre de qualquer embarcação que demande a barra de alguma localidade onde esteja estabelecido o serviço da praticagem, ao

aproximar-se fará mostrar em lugar bem visível, servindo-se dos signaes telegraphicos do codigo internacional, o calado de sua embarcação expressos em decímetros, e logo que o pratico entrar a bordo deverá confirmar com a maior publicidade a exactidão do numero que houver assignalado.

Paragrapho unico. Nas localidades de difficil accesso pelas frequentes mudanças operadas em canaes, bancos, etc., nenhum commandante, capitão ou mestre investirá sem que a atalaia o chame por signaes convencionados, devendo observal-os fielmente, bem como os que lhe sejam feitos pelos praticos.

Art. 110. O commandante, capitão ou mestre que, não obstante as indicações da atalaia ou da embarcação da praticagem, precisar a bordo do auxilio de pratico, o pedirá por meio de signaes do codigo internacional ou de quaesquer outros que se achem estabelecidos nos regulamentos especiaes das praticagens.

Art. 111. Todo o commandante, capitão ou mestre é obrigado a satisfazer a quaesquer requisições do pratico, tendentes á boa direcção e segurança da embarcação, bem como a ter safos e promptos o ancoreté, as amarras, as ancoras, viradouros, etc.

Art. 112. Todo o commandante, capitão ou mestre de embarcação que tiver pratico a bordo, é responsavel pelo bom governo do navio e pela boa e prompta execução das manobras indicadas pelo pratico, desde que nellas seja empregado o pessoal de bordo.

Art. 113. Nenhum commandante, capitão ou mestre poderá maltratar qualquer pratico, devendo, quando este se comporte mal, dirigir queixa officialmente ao pratico-mór logo que dê fundo, para que o mesmo pratico-mór proceda na fórma das disposições do presente regulamento e do da capitania.

Art. 114. O commandante, capitão ou mestre de qualquer embarcação onde se apresentar um pratico em estado de embriaguez, o fará voltar e pedirá novo pratico, cumprindo-lhe levar essa occurrencia ao conhecimento do pratico-mór.

Art. 115. Todo o commandante, capitão ou mestre que, por força maior, levar consigo o pratico que tiver pilotado, contrahirá a obrigação de fazel-o regressar a expensas do dono ou consignatario da embarcação, na primeira oportunidade que se offereça, além do pagamento da gratificação diaria que lhe competir.

Art. 116. Nenhum commandante, capitão ou mestre de qualquer embarcação, poderá sahir á barra ou mudar de ancoradouro que dependa de praticagem sem que, préviamente, se tenha entendido com o pratico-mór ou com o seu representante, dando-lhe por escripto o calado em que se achar a embarcação, si tiver de tomar pratico.

CAPITULO VI

DAS PENAS A QUE FICAM SUJEITOS OS COMMANDANTES, CAPITÃES OU MESTRES DAS EMBARCAÇÕES QUE TIVEREM DE RECEBER O AUXILIO DA PRATICAGEM

Art. 117. Todo o commandante, capitão ou mestre que, ao aproximar-se de alguma barra onde esteja estabelecido o servico da praticagem, não izar o signal indicativo do numero de decímetros que calar a sua embarcação, ou o fizer sem exactidão, será multado na importancia de 50\$ a 100\$, conforme a gravidade do caso, além de ficar responsavel pelo damno ou prejuizo que dali possa resultar.

Art. 118. Todo o commandante, capitão ou mestre que, devendo tomar pratico na entrada ou sahida, investir a barra quando a atalaia não lhe assignale a sua praticabilidade, além da responsabilidade pelos damnos, incorrerá na multa de 200\$ para o fundo de soccorro da associação, quando não proyar

o caso de força maior, ou não provar haver a praticagem deixado de attender aos seus signaes, pedindo auxilio immediato, ou não provar haver a atalaia deixado de assignalar a praticabilidade da barra, estando esta praticavel, não tendo a bordo pratico.

Art. 119. Todo o commandante, capitão ou mestre que entrar, sahir ou mudar de ancoradouro sem o auxilio da praticagem a que deva estar sujeito, não se responderá pelos danos que causar como tambem incorrerá em multa igual á taxa que deverá pagar de accôrdo com as disposições do respectivo regulamento, si não se tiver verificado os casos previstos neste regulamento, facultando-o dispensa do auxilio da praticagem.

Art. 120. O commandante, capitão ou mestre, que ameaçar, espancar ou maltratar por palavras, em acto de serviço, qualquer pratico, será por isso responsabilisado, precedendo queixa do offendido.

Art. 121. As multas mencionadas neste capitulo serão impostas pelo capitão do porto, em beneficio do fundo de soccorros da associação de praticagem da localidade, onde, houver, ou do cofre da capitania quando a praticagem fôr alli fundada pelo Governo Federal.

TITULO IV

Da praticagem estipendiada pelo Estado

CAPITULO I

Art. 122. Nas localidades em que haja necessidade de praticagem obrigatoria, e não houver associação, poderá o Governo estabelecer o serviço da praticagem que será estipendiada.

Art. 123. Ficam extensivas á praticagem estipendiada pelo Estado Federal todas as disposições da praticagem por associação, que lhe forem applicaveis.

.....

CAPITULO VI

DA ARRECADAÇÃO E CONTABILIDADE DA RENDA DA PRATICAGEM

.....

Art. 139. Nenhuma cobrança por serviço feito pela praticagem será demorada além de tres dias, e no caso de se não ter realizado neste prazo, sem justo motivo, far-se-ha a referida cobrança peremptoriamente, por intermedio da respectiva autoridade.

Si, porém, fôr navio de guerra, ficará isento de qualquer paga.

Art. 140. Nenhuma embarcação, que pretenda sahir a barra, receberá o auxilio da praticagem, sem que tenha exhibido documento comprovando haver realizado o pagamento da taxa que lhe corresponder (modelo n. 13).

Art. 141. O director da praticagem ou o capitão do porto enviará mensalmente á Inspectoria de Portos e Costas a relação dos serviços que a mesma praticagem houver prestado e, bem assim, o valor da renda por elle produzida, afim de que possa saber si convém ou não alterar a taxa estabelecida, melhorar o serviço ou supprimil-o.

TITULO V

CAPITULO I

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 142. Só quem tiver nomeação ou titulo de pratico poderá responsabilizar-se pelo serviço da praticagem, tanto nas barras, bahias e portos, como no littoral e no interior dos rios e lagoas.

Todo aquelle que, sem ter o titulo, se apresentar para desempenhar as funcções de pratico, incorrerá na pena do crime de exercer profissão que lhe é vedada, e não poderá reclamar pagamento por serviço prestado.

Paragrapho unico. Os mestres das embarcações de pequena cabotagem, com carta passada pela Capitania do Porto da localidade, são considerados praticos da costa, barras e portos, de cuja praticagem devem prestar exame.

.....

Art. 146. A praticagem deverá rocegar e suspender as ancoras e amarras perdidas nos canaes das respectivas circumscriptões, e si dentro de 15 dias ninguem as reclamar, ou si o reclamante não indemnizar as despezas que se houver feito com a suspensão, taes ancoras e amarras ficarão para o serviço da praticagem, ou serão vendidas, e o seu producto recolhido ao cofre em beneficio do fundo de soccorros da mesma praticagem.

Art. 147. As autoridades prestarão aos praticos toda coadjuvação e auxilio que fôr necessario a bem do serviço publico.

.....

PARTE ESPECIAL

Estado do Amazonas

Porto de Manáos

A cidade de Manáos está situada á margem esquerda do Rio Negro, a oito milhas mais ou menos do ponto em que este se reúne ao Solimões, formando o Amazonas. Essa situação privilegiada, á margem de um grande rio francamente navegavel até ao oceano, e em communição com as outras grandes vias fluviaes da bacia amazonense, tornou o porto de Manáos um centro commercial de grande importancia. O seu trafego, porém, se resentia, durante metade do anno, dos inconvenientes da vasante do Rio Negro, o qual, como os outros affluentes principaes do Amazonas, está sujeito a cheias e baixas regulares, aquellas de dezembro a maio ou junho, e estas nos outros mezes do anno.

Accessivel a embarcações de alto calado nos mezes de cheia, nos da vasante a carga e descarga de mercadorias apresentava difficuldades provenientes da maior ou menor baixa das aguas, cuja differença de nivel attinge, em um anno, 15 e mais metros.

Para obviar a esses estorvos periodicos do trafego do porto de Manáos, o Governo resolveu chamar concorrência para as obras do seu melhoramento, sob o regimen da lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869. O edital de concorrência, expedido a 5 de setembro de 1899, teve o prazo prorogado até 1900, sendo acceita a proposta de B. Rymkiewicks & Comp., com os quaes foi assignado o contracto em 23 de agosto desse anno, depois de approvadas as suas clausulas pelo decreto n. 3.725, de 1 do mesmo mez. As obras e serviços que constituem o objecto dessa concessão são os seguintes: regularização da margem do rio, construcção do cáes, rampas de accesso, obras permanentes e fluctuantes para a atracação de qualquer navio em qualquer época do anno, serviços de carga, descarga e armazenagem, com relação á pequena e á grande navegação, e dragagem de que precisar

o porto. Por occasião da assignatura do contracto os concessionarios assumiram mais o compromisso de darem o edificio necessario e apropriado para a administração da Alfandega.

Foi-lhes marcado o prazo de oito mezes para submeterem ao Governo os planos definitivos e orçamentos das obras, no valor maximo de 19.450:500\$000. Esses planos foram em tempo apresentados e approvados pelo decreto n. 4.197, de 7 de outubro de 1901, ficando orçados em 19.384:643\$340, orçamento que foi posteriormente, em 1904, reduzido a 16.976:406\$070, por accôrdo entre os contractantes e o Governo. Esta diminuição proveio de ser acceita pelo Governo a substituição das caixas ou pontões de cáes fluctuante, primitivamente projectados, por cylindros estanques, e da suppressão da grande plataforma de ferro planeada junto ao cáes de alvenaria.

Para inicio das obras marcou-se-lhes prazo de seis mezes, depois da approvação dos planos definitivos, sendo esse prazo prorogado por seis mezes e depois por mais quatro, por decreto de 13 de outubro de 1902. As obras devem, pelo contracto, ficar concluidas em 10 annos, contados da approvação das plantas definitivas, isto é, a 7 de outubro de 1911, não estando sujeita a esses prazos a execução do total dos armazens, linhas ferreas, guindastes e mais accessorios.

Os concessionarios teem o uso e gozo das obras e serviços do porto por 60 annos, a contar da inauguração daquellas.

Findo esse tempo, reverterão para a União, independentemente de indemnização, não só as obras executadas, como os terrenos, predios, bemfeitorias e todo o material da empresa. Para amortização e remuneração do capital, assim como para conservação e custeio do porto e fiscalização por parte do Governo, percebem os contractantes as seguintes taxas : \$850 de atracação, por dia e metro linear de cáes occupado por navios a vapor ou outro motor moderno; \$650, por navios a vela e outros e \$003 por kilogramma de mercadorias embarcadas ou desembarcadas.

A avaliação do capital empregado nas obras, era, pelo contracto, do seguinte modo : um quarto dos preços fixos; e os outros tres quartos variando em proporção da taxa official do cambio : para menos, quando a média do cambio, no anno respectivo, fosse superior a 8 d. por 1\$, para mais, quando inferior. O decreto n. 6.191, de

23 de outubro de 1906, modificou esse systema de determinação do capital, passando os pagamentos feitos em ouro a ser convertidos em moeda nacional pelo cambio do dia.

São essas as principaes disposições da concessão feita a B. Rymkiewicz & Comp., para explorar a qual foi organizada em Londres a sociedade anonyma «Manãos Harbour, Limited», autorizada a funcionar no Brazil pelo decreto n. 4.533, de 8 de setembro de 1902. Já então os concessionarios haviam obtido autorização orçamentaria para que lhes fosse pelo Governo concedida isenção de direitos aduaneiros sobre todo o material destinado ás obras do porto de Manãos. Essa isenção lhes foi concedida pelo decreto n. 4.452, de 4 de junho de 1902.

Para não ficar interrompido o movimento do porto, a companhia cessionaria começou por executar obras provisórias necessarias para acudir ás exigencias do trafego, emquanto estivesse em andamento a construção definitiva. Construiu uma plataforma de madeira de 110 metros de comprimento por 70 de largura sobre forte estacaria. Em frente, e á distancia de 100 metros foi estabelecido um fluctuante de menor largura, ligado á plataforma por cabos de aço sobre torres metallicas, para por elles se fazer o transporte das mercadorias entre os navios e os armazens. O systema de transporte aereo «rope-way» foi uma solução engenhosa para as difficuldades provenientes das differenças de nivel das agnas do Rio Negro, a que acima se referiu.

Os melhoramentos definitivos do porto de Manãos, a cargo da companhia cessionaria, consistem, em resumo, em: um grande fluctuante; plataforma sobre escadaria; muralha de cáes; aterro entre o cáes e o littoral; armazens para a recepção, armazenagem e entrega das mercadorias, desembarcadas ou a embarcar; um grande dique fluctuante; edificio para a Alfandega e Guarda-moria.

Oito mezes depois de iniciadas as obras, em maio de 1903, já se achava a companhia habilitada para a exploração commercial do porto. A construção se acha muito adiantada. A estacaria de madeira das obras provisórias tem sido substituída por columnas e vigas metallicas, assim como a plataforma do mesmo material por outra de ferro e concreto. A companhia dispõe de 14 armazens com a área de 16,281^m², e o cáes de alvenaria, cuja extensão projectada é de 592 metros e está com a construção

muito avançada. Para os serviços dos armazens, fluctuantes e cás, a companhia dispõe de energia electrica sufficiente e está aparelhada para a eventualidade de incendio, com um grande reservatorio, constantemente cheio, e em communição com os encanamentos para todas as dependencias das obras.

A companhia concessionaria se acha em franca exploração dos serviços do porto.

DECRETO N. 4.110 — DE 31 DE JULHO DE 1901

Dá nova redacção ás clausulas VII, VIII e X do decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900, que concede autorização a B. Rymkiewicz & Comp. para executarem as obras de melhoramento do porto do Manáos

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereram B. Rymkiewicz & Comp., concessionarios das obras de melhoramento do porto de Manáos, Estado do Amazonas, decreta:

Artigo unico. Ficam approvadas as modificações na redacção das clausulas VII, VIII e X do decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900, constante das que com este baixam, assignadas pelo Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas.

Capital Federal, 31 de julho de 1901, 13° da Republica.

M. FERRAZ DE CAMPOS SALLES.

Alfredo Maia.

Clausulas a que se refere o decreto n. 4.110, desta data

I

A clausula VII das que acompanham o decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900, fica substituida pela seguinte:

Os contractantes teem direito de desapropriar, na fórmula do decreto n. 1.664, de 27 de outubro de 1855, as propriedades e bemfeitorias pertencentes a particulares, que se acharem em termos necessarios á construcção das obras e respectivos serviços.

II

A VIII pela seguinte:

Os contractantes teem o direito, de accôrdo com o Governo, de arrendar os terrenos accrescidos que não forem necessarios aos serviços contractados, sendo neste caso o producto do arrendamento reunido ao das taxas, de que, trata a clausula V.

III

A X pela seguinte:

Os contractantes ficam autorizados a executar os serviços de capatazias e armazenagem da Alfandega, percebendo as taxas officiaes das Alfandegas da Republica, sujeitos, porém, aos regulamentos e instrucções que o Ministro da Fazenda expedir.

Capital Federal, 31 de julho de 1901. — *Alfredo Maia.*

DECRETO N. 4.148 — DE 9 DE SETEMBRO DE 1901

Autoriza os concessionarios das obras do porto de Manaus a construírem um armazem e um dique fluctuantes, necessarios ao mesmo porto, e approva as respectivas plantas e orçamentos

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereram B. Rymkiewiez & Comp., concessionarios das obras de melhoramentos do porto de Manaus, no Estado do Amazonas, decreta :

Artigo unico. Ficam autorizados os concessionarios das obras de melhoramentos do porto de Manaus, Estado do Amazonas, a construir um armazem fluctuante para deposito de inflammaveis e explosivos e um dique fluctuante para concerto de navios, no dito porto, de conformidade com a planta e orçamento que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas.

Capital Federal, 9 de setembro de 1901, 13° da Republica.

M. FERRAZ DE CAMPOS SALLES.

Alfredo Maia.

DECRETO N. 4.197 — DE 7 DE OUTUBRO DE 1901

Approva os planos e orçamentos das obras de melhoramentos do porto de Manaus

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereram B. Rymkiewiez & Comp., concessionarios das obras de melhoramentos do porto de Manaus, decreta :

Artigo unico. Ficam approvados os planos e orçamentos na importancia total de 19.384:643\$340 para execução das obras de melhoramentos do porto de Manaus, que com este baixam, rubricados pelo director geral da Directoria Geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas ; ficando, porém, os concessionarios obrigados a indicar o limite dos terrenos que occuparem, bem como a juntar, para approvação prévia do Governo, as plantas dos respectivos edificios.

Capital Federal, 7 de outubro de 1901, 13° da Republica.

M. FERRAZ DE CAMPOS SALLES.

Alfredo Maia.

DECRETO N. 4.335 — DE 1 DE FEVEREIRO DE 1902

Proroga por seis mezes o prazo fixado na clausula III do decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900, para inicio das obras de melhoramento do porto de Manaus

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereram B. Rymkiewiez & Comp., concessionarios das obras de melhoramentos do porto de Manaus, decreta :

Artigo unico. Fica prorogado por mais seis mezes, a contar de 7 de abril proximo futuro, o prazo para inicio das referidas

obras, de accordo com a clausula III das que acompanham o decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900, e do decreto n. 4.197, de 7 de outubro de 1901.

Capital Federal, 1 de fevereiro de 1902, 14° da Republica.

M. FERRAZ DE CAMPOS SALLES.

Alfredo Maia.

DECRETO N. 4.452 — DE 4 DE JULHO DE 1902

Isenta os concessionarios das obras do porto de Manãos dos direitos aduaneiros para todo o material destinado ás referidas obras, de conformidade com a lei n. 813, de 23 de dezembro de 1901

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereram B. Rymkiewiez & Comp., concessionarios, por decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900, das obras de melhoramentos do porto de Manãos, Estado do Amazonas, e usando da autorização contida no art. 2°, n. III, da lei n. 813, de 23 de dezembro de 1901, decreta :

Artigo unico. Ficam os concessionarios das obras de melhoramentos do porto de Manãos, Estado do Amazonas, isentos do pagamento de direitos aduaneiros, durante o prazo da respectiva concessão, para todo o material que importarem com destino á construcção e conservação das referidas obras e dos armazens que edificarem nos terrenos desapropriados, nos de marinhas e aterrados, incluindo o combustivel para o funcionamento das machinas precisas ao respectivo serviço e movimento de mercadorias.

Capital Federal, 4 de julho de 1902, 14° da Republica.

M. FERRAZ DE CAMPOS SALLES.

Antonio Augusto da Silva.

DECRETO N. 4.533 — DE 8 DE SETEMBRO DE 1902

Concede autorização á Companhia « Manãos Harbour, Limited » para funcionar na Republica

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia « Manãos Harbour, Limited », devidamente representada, decreta :

Artigo unico. É concedida autorização á Companhia « Manãos Harbour, Limited » para funcionar na Republica com os estatutos que apresentou, sob as clausulas que a este acompanham, assignados pelo Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, e ficando obrigada ao cumprimento das formalidades exigidas pela legislação em vigor.

Capital Federal, 8 de setembro de 1902, 14° da Republica.

M. FERRAZ DE CAMPOS SALLES.

Antonio Augusto da Silva.

Clausulas a que se refere o decreto n. 4.533, desta data

I

A Companhia « Manãos Harbour, Limited » é obrigada a ter um representante no Brazil, com plenos 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 Brazil ficarão sujeitos unicamente ás respectivas leis e regulamentos e á jurisdicção de seus tribunaes judiciarios ou administrativos, sem que, em tempo algum, possa a referida companhia reclamar qualquer excepção fundada em seus estatutos.

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 funcionar no Brazil, si infringir esta clausula.

IV

A infracção de qualquer das clausulas, para a qual não esteja comminada pena especial, será punida com a multa de 1:000\$ a 5:000\$, e no caso de reincidencia, pela cassação da autorização concedida pelo decreto, em virtude do qual baixam as presentes clausulas.

Capital Federal, 8 de setembro de 1902. — A. Augusto da Silva.

(Seguem-se os estatutos da companhia.)

DECRETO N. 4.591 — DE 13 DE OUTUBRO DE 1902

Proroga por quatro mezes o prazo marcado para inicio das obras do porto de Manãos, Estado do Amazonas

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia « Manãos Harbour, Limited », cessionaria das obras de melhoramentos do porto de Manãos, Estado do Amazonas, decreta:

Artigo unico. Fica prorogado por quatro mezes o prazo marcado na clausula III das que acompanharam o decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900, para inicio das obras de melhoramentos do porto de Manãos, Estado do Amazonas, de que é cessionaria a Companhia « Manãos Harbour, Limited ».

Capital Federal, 13 de outubro de 1902, 14^o da Republica.

M. FERRAZ DE CAMPOS SALLES.
Antonio Augusto da Silva.

DECRETO N. 4.827 — DE 23 DE ABRIL DE 1903

Elimina a clausula 22ª do decreto n. 4.593, de 13 de outubro do anno passado

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil decreta :

Artigo unico. Fica eliminada a clausula 22ª do decreto n. 4.593, de 13 de outubro do anno passado, referente á concessão feita á « Amazon Steam Navigation Company, Limited », de 60 braças de marinhas, no porto de Manáos.

Capital Federal, 23 de abril de 1903, 15ª da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

DECRETO N. 4.848 — DE 26 DE MAIO DE 1903

Approva os planos e orçamentos das obras provisórias executadas no porto de Manáos, pela Companhia « Manáos Harbour, Limited »

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia « Manáos Harbour, Limited », cessionaria das obras de melhoramentos do porto de Manáos, Estado do Amazonas, decreta :

Artigo unico. Ficam approvados os planos e orçamentos das obras provisórias já executadas no porto de Manáos pela Companhia « Manáos Harbour, Limited », e que com este baixam, devidamente rubricados, na importancia de 3.524:358\$250, sujeita á redução de que trata a clausula XVI do decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900, para ser opportunamente levada á conta do capital da mesma companhia ; rectificado, outrosim, o preço do ferro, segundo o de orçamento approved pelo decreto n. 4.797, de 7 de outubro de 1901.

Rio de Janeiro, 26 de maio de 1903, 15ª da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

DECRETO N. 4.849 — DE 27 DE MAIO DE 1903

Approva os planos e orçamentos da casa de machinas e do armazem n. 7, apresentados pela Companhia « Manáos Harbour, Limited », juntamente com o orçamento da parte do cães já construida

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia « Manáos Harbour, Limited », cessionaria das obras de melhoramentos do porto de Manáos, Estado do Amazonas, decreta :

Artigo unico. Ficam approvados os planos e orçamentos da casa de machinas e do armazem n. 7, edificios a que se refere o decreto n. 4.197, de 7 de outubro de 1901, apresentados pela Companhia « Manáos Harbour, Limited », os quaes com este baixam, devidamente rubricados, juntamente com o

orçamento da parte do cães já construída, tudo na importância de 999:385\$434, que fica sujeita á redução determinada na clausula XVI do decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900, para ser opportunamente levada á conta do capital da mesma companhia, rectificado, outrosim, o preço do ferro segundo o do orçamento approved pelo referido decreto n. 4.197.

Rio de Janeiro, 27 de maio de 1903, 15° da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller

DECRETO N. 5.050 — DE 24 DE NOVEMBRO DE 1903

Approva o orçamento, na importância de 45:323\$537, da despeza com a instalação da luz electrica nos armazens e mais dependencias da Companhia « Manáos Harbour, Limited »

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia « Manáos Harbour, Limited », cessionaria das obras de melhoramentos do porto de Manáos, Estado do Amazonas, decreta :

Artigo unico. Fica approved o orçamento, na importância de 45:323\$537, da despeza com a instalação da luz electrica destinada aos armazens e mais dependencias da Companhia « Manáos Harbour, Limited », devendo ficar concluidos os respectivos trabalhos dentro do prazo de seis mezes, contados da presente data.

Rio de Janeiro, 24 de novembro de 1903, 15° da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

DECRETO N. 5.151 — DE 2 DE MARÇO DE 1904

Approva os planos e orçamento dos armazens ns. 9 e 10 a construir no porto de Manáos

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia « Manáos Harbour, Limited », cessionaria das obras de melhoramentos do porto de Manáos, no Estado do Amazonas, decreta :

Artigo unico. Ficam approved os planos e orçamento apresentados pela Companhia « Manáos Harbour, Limited », os quaes com este baixam, devidamente rubricados, para os armazens ns. 9 e 10, a que se refere o decreto n. 4.197 de 7 de outubro de 1904, e que deverão ser construidos dentro do prazo de tres mezes, da presente data.

A respectiva importância de 616:595\$233, sujeita á redução determinada na clausula XVI do decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900, será opportunamente levada á conta do Capital da mesma companhia.

Rio de Janeiro, 2 de março de 1904, 16° da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

DECRETO N. 5.152 — DE 2 DE MARÇO DE 1904

Approva a planta e orçamento da torre metálica para a caixa de água destinada ao serviço de incêndio no porto de Manaus

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia «Manaus Harbour, Limited», cessionaria das obras de melhoramentos do porto de Manaus, no Estado do Amazonas, decreta :

Artigo unico. Ficam approvados a planta e o orçamento apresentados pela Companhia «Manaus Harbour, Limited», e que com este baixam, devidamente rubricados, de uma torre metálica para a caixa de água destinada ao serviço de incêndio e considerada como parte das instalações a que se refere o decreto n. 4.197, de 7 de outubro de 1901, a qual deverá ser construída no prazo de 30 dias, da presente data.

A respectiva importancia de 75:570\$268, sujeita á redução determinada na clausula XVI do decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900, será levada opportunamente á conta do capital da mesma companhia.

Rio de Janeiro, 2 de março de 1904, 16° da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES,

Lauro Severiano Müller.

DECRETO N. 5.153 — DE 2 DE MARÇO DE 1904

Approva a planta e o orçamento das linhas ferreas destinadas ao serviço dos armazens do porto de Manaus

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia «Manaus Harbour, Limited», cessionaria das obras de melhoramentos do porto de Manaus, no Estado do Amazonas, decreta :

Artigo unico. Ficam approvados a planta e o orçamento apresentados pela Companhia «Manaus Harbour, Limited», que com este baixam, devidamente rubricados, das linhas ferreas destinadas ao serviço dos armazens ás quaes se refere o decreto n. 4.197, de 7 de outubro de 1901, devendo a sua construção ser feita no prazo de 15 dias da presente data.

A respectiva importancia de 66:537\$020, sujeita á redução determinada na clausula XVI do decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900, será levada opportunamente á conta do capital da mesma companhia.

Rio de Janeiro, 2 de março de 1904, 16° da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

DECRETO N. 5.201 — DE 22 DE ABRIL DE 1904

Altera os planos e orçamentos das obras de melhoramentos do porto de Manaus

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia «Manaus Harbour, Limited», cessionaria das obras de melhoramentos do porto

de Manáos, para o fim de serem alterados os planos e o orçamento approvedos pelo decreto n. 4.197, de 7 de outubro de 1901, decreta :

Artigo unico. Ficam substituidas por cylindros estanques as caixas ou pontões do cáes fluctuante ; supprimida a grande plataforma de ferro junto ao cáes de alvenaria, fazendo-se a ancoragem do fluctuante por systema apropriado ; e reduzido a 16.976:406\$070 o orçamento approvedo pelo decreto n. 1.497 supracitado ; tudo de accôrdo com os planos e orçamento que com este baixam devidamente rubricados.

Rio de Janeiro, 22 de abril de 1904, 16° da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

AVISO N. 486 — DE 22 DE JUNHO DE 1904

Pede ao Ministerio da Fazenda que pelas autoridades aduaneiras de Manáos seja observado como nelle se contém o contracto lavrado entre este Ministerio e a « Manáos Harbour, Limited ».

Sr. Ministro dos Negocios da Fazenda — Em petição dirigida a este Ministerio, reclama a « Manáos Harbour, Limited », contra as duvidas que as autoridades aduaneiras de Manáos põem no direito da Companhia á cobrança da taxa de \$003 sobre as mercadorias que, naquelle porto, não transitam pelo seu cáes.

Como vos dignareis vêr da cópia inclusa, a duvida provém da adaptação que áquelle porto mandou a portaria desse Ministerio, n. 21, publicada no *Diario Official* de 3 de maio de 1903, fazer — no que fosse possível — do regulamento do serviço do porto de Santos, providencia que, nos seus proprios termos e por sua natureza, não poderia alterar a clausula V do contracto que baixou com o decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900. Nestes termos, rogo-vos recommendar as providencias convenientes para que o referido contracto seja observado como nelle se contém.

Saude e fraternidade. — *Lauro Müller.*

DECRETO N. 5.352 — DE 18 DE OUTUBRO DE 1904

Approva o orçamento, na importancia de 76:378\$500, com a installação do novo motor e respectivo gerador de electricidade para as obras de melhoramentos do porto de Manáos

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia « Manáos Harbour, Limited », cessionaria das obras de melhoramentos do porto de Manáos, no Estado do Amazonas, decreta :

Artigo unico. Fica approvedo o orçamento, que com este baixa, devidamente rubricado, na importancia de 76:378\$500, da despeza com a installação do novo motor e respectivo gerador da electricidade na casa de machinas da Companhia « Manáos Harbour, Limited » ; levada a referida despeza á conta do capital da mesma companhia.

Rio de Janeiro, 18 de outubro de 1904, 16° da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

OFFICIO N. 24 — DE 8 DE MARÇO DE 1905

Declara que a « Manáos Harbour, Limited », tem direito de cobrar a taxa de \$003, por kilogramma, de todas as mercadorias embarcadas ou desembarcadas, devendo ser entendido esse direito com a amplitude que lhe dá o art. 19 da lei n. 1.313, de 30 de dezembro último

Directoria do Expediente do Thesouro Federal.

Em obediencia ao despacho do Sr. Ministro, de 28 do mez proximo findo, proferido sobre o aviso do Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas, n. 4, de 4 de janeiro ultimo, tratando da reclamação da « Manáos Harbour, Limited », contra os termos em que foi concebido o despacho de que tivestes conhecimento pela ordem desta Directoria, n. 41, de 19 de julho do anno passado, declaro-vos, para os devidos effeitos, que aquella companhia tem direito de cobrar a taxa de \$003, por kilogramma, de todas as mercadorias embarcadas ou desembarcadas, devendo ser entendido esse direito com a amplitude que lhe dá o art. 19 da lei n. 1.313, de 30 de dezembro ultimo, e que, aliás, já estava expressa na clausula V do contracto a que se refere o decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900 (1).
— Pedro Teixeira Soares.

Sr. Delegado Fiscal do Thesouro no Estado do Amazonas.

DECRETO N. 5.696 — DE 26 DE SETEMBRO DE 1905

Approva o plano e orçamento para os edificios da Alfandega e Guarda-moria no porto de Manáos

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia « Manáos Harbour, Limited », cessionaria das obras de melhoramentos do porto de Manáos, no Estado do Amazonas, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados a planta e o orçamento apresentados pela Companhia « Manáos Harbour, Limited », os quaes com este baixam, devidamente rubricados, para os edificios destinados á Alfandega e Guarda-moria, devendo ficar concluidos os respectivos trabalhos dentro do prazo de um anno, contado da presente data (2).

Rio de Janeiro, 26 de setembro de 1905, 17^o da Republica..

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

(1) No requerimento da « Manáos Harbour, Limited », pedindo solução de um requerimento seu anterior, em que solicitava fosse tomada por termo a disposição do art. 19 da lei n. 1.313, de 30 de dezembro de 1904, para ser esta considerada como clausula do contracto da requerente, o Ministro da Viação lançou, em data de 15 de março de 1910, o seguinte despacho: « Indeferido, visto estar revogada pelo art. 30, § 2^o, da vigente lei da receita, a disposição que a supplicante requer seja incorporada ao seu contracto.

(2) A construção desses edificios foi iniciada em 26 de junho de 1906 e terminada em dezembro de 1908, sendo elles installados em 17 de janeiro de 1909. O custo de ambos foi avaliado, no orçamento approved pelo decreto supra n. 5.696, em 775:672\$554, mas elevou-se, por despesas imprevistas, a 892:200\$950.

DECRETO N. 5.743 — DE 31 DE OUTUBRO DE 1905

Approva os planos e orçamentos de uma torre metálica para servir de suporte á bomba de alimentação do tanque destinado á extinção de incendio no porto de Manáos

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia «Manáos Harbour, Limited», cessionaria das obras de melhoramentos do porto de Manáos, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os planos e orçamento apresentados pela Companhia «Manáos Harbour, Limited», os quaes com este baixam, devidamente rubricados, de uma torre metálica para servir de suporte á bomba de alimentação do tanque destinado á extinção de incendio, obra complementar da que foi approvada pelo decreto n. 5.152, de 2 de março de 1904.

A respectiva importancia de 40:027\$456, sujeita á redução determinada na clausula XVI do decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900, será levada opportunamente á conta do capital da companhia.

Rio de Janeiro, 31 de outubro de 1905, 17º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

DECRETO N. 5.744 — DE 31 DE OUTUBRO DE 1905

Approva os planos e orçamentos dos alpendres construidos em frente aos armazens ns. 1 a 10, no porto de Manáos

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia «Manáos Harbour, Limited», cessionaria das obras de melhoramentos do porto de Manáos, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os planos e orçamentos apresentados pela Companhia «Manáos Harbour, Limited», os quaes com este baixam, devidamente rubricados, dos alpendres construidos em frente aos armazens ns. 1 a 10, para o fim, não só de protegel-os contra o excessivo calor, como também servir de abrigo ás mercadorias por occasião da descarga.

A respectiva importancia de 19:959\$093, sujeita á redução de que trata a clausula XVI do decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900, será opportunamente levada á conta do capital da companhia.

Rio de Janeiro, 31 de outubro de 1905, 17º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

DECRETO N. 5.745 — DE 31 DE OUTUBRO DE 1905

Approva os planos e orçamentos de varias obras executadas no porto de Manáos, na importancia de 277:528\$648

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia «Manáos Harbour,

Limited», cessionaria das obras de melhoramentos do porto de Manáos, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os planos e orçamentos apresentados pela Companhia «Manáos Harbour, Limited», os quaes com este baixam, devidamente rubricados, de um boeiro no armazem n. 10, calçamento em torno dos armazens ns. 9 e 10, um pequeno muro de arrimo, dados de concreto na base das estacas dos mesmos armazens e de um plano inclinado em frente ao armazem n. 7, destinado á descarga de pequenas embarcações.

A importancia total de 277:528\$648, orçado o custo do calçamento na razão de 25\$ o metro quadrado, fica sujeita ainda á redução estabelecida na clausula XVI do decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900, para ser levada opportunamente á conta do capital da companhia.

Rio de Janeiro, 31 de outubro de 1905, 17º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

DECRETO N. 5.791 — DE 5 DE DEZEMBRO DE 1905

Approva as plantas e orçamentos do 2º trecho de cões de alvenaria, do prolongamento da plataforma de madeira e do armazem n. 0, no porto de Manáos

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia «Manáos Harbour, Limited», cessionaria das obras de melhoramentos do porto de Manáos, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os planos e orçamentos apresentados pela Companhia «Manáos Harbour, Limited», os quaes com este baixam, devidamente rubricados, do 2º trecho de cões de alvenaria, do prolongamento da plataforma de madeira e do armazem n. 0.

A importancia de 689:360\$606, referente ao trecho de cões, assim como a de 284:355\$984, que deverá ser reduzida, quanto ao custo da dragagem de 6\$ para 4\$, ficam sujeitas á avaliação de que trata a clausula XVI do decreto n. 3.525, de 1 de agosto de 1900, para serem opportunamente levadas á conta do capital da companhia.

Rio de Janeiro, 5 de dezembro de 1905, 17º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

DECRETO N. 5.854 — DE 16 DE JANEIRO DE 1906

Approva as plantas e orçamentos da despeza com a construcção de dois trechos de cões fluctuante e dá ponte, tambem fluctuante, no porto de Manáos, no valor de 899:112\$239 para o cões e de 656:827\$651 para a ponte

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia «Manáos Harbour, Limited», cessionaria das obras de melhoramentos do porto de Manáos, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados as plantas e orçamentos, que com este baixam, devidamente rubricados em 1903 e 1904

pela Companhia « Manáos Harbour, Limited », com a construção de dous trechos do cães fluctuante e da ponte também fluctuante, de accôrdo com os planos e orçamentos anteriormente approvados na importancia de 899:112\$239 para o cães e de 656:827\$651 para a ponte.

A importancia total de 1.555:939\$890, sujeita á redução estabelecida na clausula XVI do decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900, será opportunamente levada á conta do capital da referida companhia.

Rio de Janeiro, 16 de janeiro de 1906, 18° da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

DECRETO N. 6.138 — DE 11 DE SETEMBRO DE 1906

Approva os planos e orçamento, na importancia de 166:468\$500, do aterro feito atrás do muro do cães do porto de Manáos pela Companhia « Manáos Harbour, Limited »

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia « Manáos Harbour, Limited », decreta :

Artigo unico. Ficam approvados os planos e orçamentos na importancia de 166:468\$500, que com este baixam, devidamente rubricados, do aterro feito atrás do muro do cães do porto de Manáos, Estado do Amazonas, pela Companhia « Manáos Harbour, Limited », durante o anno de 1905 ; devendo a referida importancia ser levada á conta do capital da mesma companhia, sujeita, porém, á redução determinada na clausula XVI do decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900.

Rio de Janeiro, 11 de setembro de 1906, 18° da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

DECRETO N. 6.191 — DE 23 DE OUTUBRO DE 1906

Modifica a clausula XVI do decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900, relativo á concessão para as obras do porto de Manáos

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a « Manáos Harbour, Limited », cessionaria das obras de melhoramentos do porto de Manáos, decreta :

Artigo unico. Fica modificada a clausula XVI do decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900, concernente á concessão das obras de melhoramentos do referido porto, pela forma que se segue :

Para a determinação annual do capital, effectivamente empregado nas obras, as importancias de despezas que houverem de ser pagas em ouro serão convertidas em moeda nacional corrente, segundo as taxas officiaes de cambio nos dias dos respectivos pagamentos e computadas no capital sómente até o maximo correspondente aos preços considerados no orça-

mento approvedo pelo Governo quando excederem a importancia calculada segundo taes preços (1).

O capital assim fixado em moeda nacional corente nenhuma alteração soffrerá em relação ao cambio para qualquer effeito do contracto.

Rio de Janeiro, 23 de outubro de 1906, 18° da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

DECRETO N. 6.256 — DE 6 DE DEZEMBRO DE 1906

Approva os planos e orçamento, na importancia de 568.001\$365, do trecho da muralha do cães em construcção no porto de Manáos, a partir da rampa do Mercado em direcção á parte já construida

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia « Manáos Harbour, Limited », decreta :

Artigo unico. Ficam approvedos os planos e orçamentos que com este baixam, devidamente rubricados, na importancia de 568.001\$365, do trecho de cães construido no porto de Manáos, durante os annos de 1905-1906, e na extensão de 111^m,0, a partir da rampa do Mercado, em direcção á parte anteriormente construida ; devendo a referida despeza ser levada opportunamente á conta do capital da Companhia « Manáos Harbour, Limited », nos termos da clausula XVI do decreto n. 3.725, de 4 de agosto de 1900, modificada pelo decreto n. 6.191, de 23 de outubro do corrente anno.

Rio de Janeiro, 6 de dezembro de 1906, 18° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

DECRETO N. 6.358 — DE 7 DE FEVEREIRO DE 1907

Approva os desenhos explicativos e o orçamento do aterro junto ao cães de alvenaria, na parte em que está estabelecida a ponte fluctuante, no porto de Manáos.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a « Manáos Harbour, Limited », cessionaria das obras de melhoramentos do porto de Manáos, decreta :

Artigo unico. Ficam approvedos os desenhos e o orçamento que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, do aterro feito pela « Manáos Harbour, Limited », junto ao cães de alvenaria, na parte em que está estabelecida a ponte fluctuante, no porto de Manáos ; devendo ser

(1) Ao engenheiro-fiscal das obras do porto de Manáos declarou-se, por aviso de 4 de agosto de 1909, negar approvaçáo ás obras executadas pela Companhia « Manáos Harbour », conforme os planos e orçamentos que apresenta, e de que trata o officio n. 185, de 11 de maio ultimo, daquella fiscalizaçáo, visto que, nos termos do contracto da Companhia, a approvaçáo do Governo deve preceder á execuçáo das obras, e não depois de realizadas essas.

oportunamente levada á conta do capital da companhia a respectiva despeza, na importancia de 67:782\$, nos termos da clausula XVI do decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900, alterada pelo de n. 6.191, de 23 de outubro de 1907.

Rio de Janeiro, 7 de fevereiro de 1907, 19° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

DECRETO N. 6.360 — DE 7 DE FEVEREIRO DE 1907

Approva as plantas e o orçamento das obras para o prolongamento dos esgotos atrás do trecho do cães contiguo ao mercado publico e do muro de arrimo, no porto da Manãos.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a «Manãos Harbour, Limited», cessionaria das obras de melhoramento do porto de Manãos, decreta :

Artigo unico. Ficam approvados as plantas e o orçamento que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, das obras para o prolongamento dos esgotos atrás do trecho do cães contiguo ao mercado publico e do muro de arrimo, no porto de Manãos, devendo ser oportunamente levada á conta do capital da companhia a respectiva despeza, na importancia de 145:262\$747, nos termos da clausula XVI do decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900, alterada pelo decreto n. 6.191, de 23 de outubro de 1906.

Rio de Janeiro, 7 de fevereiro de 1907, 19° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

DECRETO N. 6.361 — DE 7 DE FEVEREIRO DE 1907

Approva as plantas e o orçamento para o prolongamento das galerias de esgoto da rua Marechal Deodoro e avenida Eduardo Ribeiro, a enfrentar com o novo edificio da Alfandega, no porto de Manãos.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a «Manãos Harbour, Limited», cessionaria das obras de melhoramento do porto de Manãos, decreta :

Artigo unico. Ficam approvadas as plantas e o orçamento que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, para o prolongamento das galerias de esgoto da rua Marechal Deodoro e avenida Eduardo Ribeiro, a enfrentar com o novo edificio da Alfandega, no porto de Manãos, devendo ser oportunamente levada á conta do capital da companhia a respectiva despeza, na importancia de 18:773\$488, nos termos da clausula XVI do decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900, alterada pelo decreto n. 6.191, de 23 de outubro de 1906.

Rio de Janeiro, 7 de fevereiro de 1907, 19° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

DECRETO N. 6.474 — DE 9 DE MAIO DE 1907

Approva os planos e orçamento na importancia de 44:517\$348 para a construcção de mais uma secção de 12^m,80 da ponte fluctuante da companhia « Manáos Harbour, Limited »

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia « Manáos Harbour, Limited », cessionaria das obras de melhoramentos do porto de Manáos, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os planos e orçamento que com este baixam, devidamente rubricados, para a construcção de mais uma secção de 12^m,80 da ponte fluctuante da Companhia « Manáos Harbour, Limited ».

A importancia dessa obra, de 44:517\$348, será opportunamente levada á conta do capital da mesma companhia, sujeita, porém, á redução estabelecida na clausula XVI do decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900, alterada pelo de n. 6.191, de 23 de outubro de 1906.

Rio de Janeiro, 9 de maio de 1907, 19^o da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

DECRETO N. 6.490 — DE 23 DE MAIO DE 1907

Approva os planos e orçamentos, na importancia de 154:114\$673 para a construcção de um armazem-celleiro e de 251:577\$178 para a de um escriptorio geral sobre o edificio do mesmo armazem-celleiro no porto de Manáos

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia « Manáos Harbour, Limited », devidamente representada, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os planos e orçamentos apresentados pela Companhia « Manáos Harbour, Limited », e que com este baixam, competentemente rubricados, na importancia de 154:114\$673 para a construcção de um armazem-celleiro destinado á guarda e acondicionamento de vasilhames com liquidos e volumes de mercadorias de facil deterioração, e na de 251:577\$178 para a de um edificio, destinado a escriptorio geral e moradia dos directores da mesma companhia, sobre o referido armazem-celleiro; devendo ser opportunamente levada á conta do capital da companhia a respectiva despeza total, na importancia de 405:691\$851, nos termos da clausula XVI do decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900, alterada pelo de n. 6.191, de 23 de outubro de 1906.

Rio de Janeiro, 23 de maio de 1907, 19^o da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

DECRETO N. 6.588 — DE 1 DE AGÓSTO DE 1907

Approva os desenhos e respectivo orçamento, na importancia de 185:091\$979, dos dous armazens construidos ao longo do caes fluctuante H, no porto de Manáos

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia « Manáos Harbour, Limited », decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os desenhos e orçamento, que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras

e Viação da respectiva Secretaria de Estado, relativos aos dous armazens construidos pela Companhia « Manãos Harbour, Limited », ao longo do cães fluctuante H, no porto de Manãos, conforme se acham indicados no projecto geral approvedo pelo decreto n. 4.197, de 7 de outubro de 1911; devendo a respectiva despeza, na importancia de 135:091\$979, ser levada opportunamente á conta do capital da referida companhia, sujeita, porém, á redução estabelecida na clausula XVI do decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900, alterada pelo de n. 6.191, de 23 de outubro de 1906.

Rio de Janeiro, 1 de agosto de 1907, 19^o da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

DECRETO N. 6.622 — DE 29 DE AGOSTO DE 1907

Approva os planos e orçamento para a construção de armazem junto ao de n. 8, e conclusão deste, no porto de Manãos

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia « Manãos Harbour, Limited », decreta :

Artigo unico. Ficam approvedos os planos e orçamento que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da respectiva Secretaria de Estado, para a construção de um novo armazem contiguo ao de n. 8, e a conclusão deste, no porto de Manãos, devendo a respectiva despeza, na importancia de 330:946\$240, ser levada opportunamente á conta do capital da referida companhia, pela forma estabelecida na clausula XVI do decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900, alterada pelo de n. 6.191, de 23 de outubro de 1906.

Rio de Janeiro, 29 de agosto de 1907, 19^o da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

DECRETO N. 6.714 — DE 7 DE NOVEMBRO DE 1907

Approva os planos e orçamentos, na importancia total de 327:481\$173, para a construção de um plano inclinado com destino ao armazem n. 8, de um fluctuante para esse plano inclinado e de melhoramentos dos mesmos

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia « Manãos Harbour, Limited », devidamente representada, decreta :

Artigo unico. Ficam approvedos os planos e orçamentos que com este baixam, competentemente rubricados, para a construção, no porto de Manãos, de um plano inclinado com destino ao armazem n. 8, na importancia de 93:207\$713; de um fluctuante junto a esse plano inclinado, na importancia de 204:731\$310, e de melhoramentos de que carece o referido armazem n. 8, na importancia de 29:542\$510. A respectiva despeza, na importancia total de 327:481\$173, será opportuna-

mente levada á conta do capital da « Manáos Harbour, Limited », nos termos da clausula XVI do decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900, alterada pela lei n. 6.191, de 23 de outubro de 1906.

Rio de Janeiro, 7 de novembro de 1907, 19° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

DECRETO N. 6.785 — DE 19 DE DEZEMBRO DE 1907

Concede autorização á « Manáos Harbour, Limited » para continuar a funcionar na Republica

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a « Manáos Harbour, Limited », autorizada a funcionar no Brazil pelo decreto n. 4.533, de 8 de setembro de 1902, e devidamente representada, decreta :

Artigo unico. E' concedida autorização á « Manáos Harbour, Limited », para continuar a funcionar na Republica com as alterações feitas nos seus estatutos, sob as mesmas clausulas que acompanharam o citado decreto e ficando a mesma companhia obrigada a cumprir as formalidades exigidas pela legislação em vigor.

Rio de Janeiro, 19 de dezembro de 1907, 19° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

DECRETO N. 7.295 — DE 21 DE JANEIRO DE 1909

Concede á « Manáos Harbour, Limited » autorização para augmentar o material de sua usina de electricidade com a installação de novos appparelhos

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a « Manáos Harbour, Limited », decreta :

Artigo unico. Fica concedido á « Manáos Harbour, Limited » autorização para augmentar o material de sua usina de electricidade com a installação de novos appparelhos, de accôrdo com o orçamento que com este baixa, devidamente rubricado, na importancia de 50:478\$010, devendo ser opportunamente levada á conta do capital da referida companhia a despeza que for effectuada.

Rio de Janeiro, 21 de janeiro de 1909, 21° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

DECRETO N. 7.804 — DE 6 DE JANEIRO DE 1910

Approva os planos e orçamento, na importancia de 113:412\$361, para a construção de uma ponte especial de ferro e concreto junto ao cães do mercado, no porto de Manãos

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a « Manãos Harbour, Limited », devidamente representada, decreta :

Artigo unico. Ficam approvados os planos e orçamento que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas, para a construção de uma ponte especial de ferro e concreto, com tres guindastes electricos, tendo origem no cães do mercado, no porto de Manãos.

A respectiva despeza, até a importancia de 113:412\$361, será levada á conta do capital da « Manãos Harbour, Limited », na forma do seu contracto.

Rio de Janeiro, 6 de janeiro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PECANHA

Francisco Sá.

AVISO N. 75 — DE 17 DE FEVEREIRO DE 1910

Resolve a consulta do engenheiro fiscal da « Manãos Harbour, Limited » sobre a inclusão, na conta de capital da mesma companhia, das despezas realizadas com a construção de um trecho de cães durante o exercicio de 1909-1910

Ao engenheiro fiscal da « Manãos Harbour Limited » :

Em resposta ao vosso officio n. 33, de 30 de dezembro ultimo, informando sobre o requerimento e documentos em que a « Manãos Harbour, Limited », pede para ser levada á conta do seu capital a importancia de 429:168\$707 despendida com a construção de um trecho de cães durante o exercicio de 1909-1910, declaro-vos, para os devidos efeitos, que é junta apuradora das contas semestraes dessa companhia cabe verificar si a importancia indicada foi realmente despendida de conformidade com os planos e orçamento approvados pelo Governo, para ser então a despeza de que se trata levada á conta de capital da mesma companhia. — *Francisco Sá.*

AVISO N. 95 — DE 3 DE MARÇO DE 1910

Autoriza a « Manãos Harbour, Limited » a construir cercas provisórias afim de isolar os seus armazens e pátios contíguos

Ao engenheiro fiscal das obras do porto de Manãos :

Declaro-vos, em resposta ao vosso telegramma de 15 de fevereiro ultimo, que fica autorizada a « Manãos Harbour, Limited », a construir as cercas provisórias que tem de ser substituidas por outras de ferro, afim de isolar os seus armazens e pátios contíguos, a exemplo do que se fez com relação ao porto de Santos por aviso n. 246, de 19 de outubro de 1894; devendo a referida companhia apresentar opportunamente o respectivo orçamento. — *Francisco Sá.*

DECRETO N. 8.050 — DE 2 JUNHO DE 1910

Autoriza a «Manãos Harbour, Limited» a construir um gradil e portões de ferro para o fim de isolar os seus armazens e mais dependencias, no porto de Manãos, de conformidade com as plantas e orçamento na importancia de 42:183\$715

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a «Manãos Harbour, Limited», devidamente representada, decreta :

Artigo unico. Fica autorizada a Companhia «Manãos Harbour, Limited», a construir um gradil e portões de ferro para o fim de isolar os seus armazens e mais dependencias no porto de Manãos, de conformidade com as plantas e orçamento na importancia de 42:183\$715, os quaes com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da respectiva Secretaria de Estado; devendo a referida importancia ser levada á conta do capital da mesma companhia, na fórma do seu contracto.

Rio de Janeiro, 2 de junho de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.416 — 7 DE DEZEMBRO DE 1910

Autoriza a construcção de um alpendre ao fundo do armazem n. 9 do caés do porto de Manãos

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a «Manãos Harbour, Limited», relativamente a construcção de varios alpendres contiguos a armazens no caés do porto de que é cessionaria, e tendo em vista as informações prestadas a respeito, decreta :

Artigo unico. Fica autorizada a construcção sómente de um alpendre ao fundo do armazem n. 9 do caés do porto de Manãos, de conformidade com o plano e respectivo orçamento constantes dos documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral da Viação e Obras Publicas da Secretaria de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 7 de dezembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

J. J. Seabra.

AVISO N. 352 — DE 27 DE JULHO DE 1910

Autoriza a substituição da plataforma de madeira do armazem n. 8 do porto de Manãos, por outra de concreto e aço

Ao engenheiro fiscal das obras do Porto de Manãos.— Sciente do que informastes, por officio n. 30, de 3 de junho ultimo, sobre o requerimento da «Manãos Harbour, Limited», de 3 de março proximo passado, declaro-vos, em resposta, e para os devidos efeitos, que fica autorizada a substituição da plataforma de madeira do armazem n. 8, antigo «Ventilari», por outra de concreto e aço, conforme a planta e orçamento na importancia de 29:694\$271, que deverá ser levada á conta do capital da mesma companhia.— *Francisco Sá.*

DECRETO N. 8.218 — DE 15 DE SETEMBRO DE 1910

Approva os desenhos e o orçamento na importância de 87:105\$078 para a construção de mais dous lances augmentados á ponte fluctuante «Manãos Harbour, Limited»

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a «Manãos Harbour, Limited», devidamente representada, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os desenhos e o orçamento na importância de 87:105\$078, que com este baixam, rubricados pelo director geral de Viação e Obras Publicas da respectiva Secretaria de Estado, para a construcção de mais dous novos lances de 12^m,80, cada um, augmentados á ponte fluctuante da «Manãos Harbour, Limited»; devendo a referida despeza ser levada á conta do capital da mesma companhia, na fórma dos seus contractos em vigor.

Rio de Janeiro, 15 de setembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

AVISO N. 12 — DE 21 DE OUTUBRO DE 1910

Fede providencias para o despacho, livre de direitos, do material importado pela «Manãos Harbour, Limited»

Ao Ministro da Fazenda — Tendo a «Manãos Harbour, Limited», em requerimento dirigido a este ministerio, mostrado a divergencia que ha entre os materiaes excluidos de isenção de direitos aduaneiros, constantes do aviso n. 115 desse ministerio á Delegacia Fiscal no Amazonas, e a relação total dos materiaes em que, além dos mencionados no referido aviso, ainda são excluidos das letras F. a R, peço a V. Ex. mandar expedir ordem áquella delegacia, para que seja despatchado, livre de direitos, todo o material importado pela companhia, excepto o excluido pelo aviso acima citado.

Aproveito o ensejo para reiterar a V. Ex. os protestos de minha elevada estima e mui distincta consideração. — *Francisco Sá.*

AVISO N. 541 — DE 14 DE NOVEMBRO DE 1910

Approva o exame e verificação das despesas effectuadas pela «Manãos Harbour, Limited», no periodo correspondente ao 2° semestre de 1912 e annos subsequentes até 31 de dezembro de 1909 e fixa o capital despendido em obras pela mesma empreza até essa data

Ao engenheiro fiscal das obras de melhoramento do porto de Manãos. — Tomando conhecimento do resultado do exame e verificação das despesas effectuadas pela «Manãos Harbour, Limited», no periodo correspondente ao 2° semestre de 1902 e annos subsequentes até 31 de dezembro de 1909, segundo

as actas e mais documentos que acompanharam o vosso officio n. 39, de 3 de setembro proximo findo, e tendo em vista as reclamações da companhia cessionaria das obras, contra as glosas propostas pela respectiva commissão de tomada das contas, declaro-vos, para os fins convenientes, que ficam approvadas aquellas actas, com a inclusão das glosas referentes ás verbas de custeio; devendo, porém, ser computadas as glosas referentes ás despezas de construcção, por isso que representam, de facto, as obras incorporadas ao porto, necessarias ao serviço deste e destinadas ao patrimonio da União. E, nessa conformidade, fica fixada, como capital despendido em obras, até 31 de dezembro de 1909, excluidas as despezas com os edificios da Alfandega e Guarda-moria, a importancia de..... 15.998:407\$355, segundo os dados constantes dos documentos que serviram de base á ultima operação feita. — *Francisco Sá.*

Estado do Pará

Porto do Pará

A cidade de Belém está situada á margem direita do rio Pará, considerado a boca oriental do Amazonas. E' muito consideravel o movimento de seu porto, não só por ser elle o entreposto mais importante do commercio de borracha, como por ser escala de quasi todos os navios, nacionaes e estrangeiros, que sobem o Amazonas.

A profundidade do porto não offerece embaraços aos navios que por elle transitam, sendo sufficiente para o seu calado. As communicacões com a terra são, porém, difficultadas pela pequena profundidade junto ao littoral e as differenças de nivel das aguas, causadas não só pelas enchentes e vazantes periodicas do rio, como pelas marés cuja variacão tem alli grande amplitude.

Desde 1897 se occupa o Governo com os melhoramentos definitivos do porto do Pará. O engenheiro Sergio de Saboya, encarregado de estudal-o, apresentou no mesmo anno o resultado de suas observacões, com um plano geral de melhoramento e respectivos orçamentos.

O plano desse profissional propunha a rectificacão e prolongamento do caés existente até o comprimento de 4.300 metros, dos quaes pouco mais de metade eram julgados necessarios para acudir ás exigencias immediatas do trafego. Para o acostamento dos navios de grande calado, propunha a construcção de 16 mólhes de ferro sobre columnas do mesmo metal e com soalho de madeira, em forma de T, distanciados 159 metros entre um e outro e providos de galpões para deposito das mercadorias, além da dragagem até a profundidade conveniente e mais trabalhos accessorios.

Baseado nesses estudos, o Governo chamou concorrência para as obras de melhoramento, por edital de 30 de maio de 1904, sendo acceita a proposta de João Augusto Cavalléro e Frederico Bender. Para o contracto com esses proponentes foram approvadas as clausulas

pelo decreto n. 4.344, de 15 de fevereiro de 1902. As obras propostas consistiam no seguinte: cáes de atracção entre o Castello e o lugar denominado Valha-me Deus; aterro entre o cáes e o littoral; dragagem ao longo do cáes; construcção de um boulevard de 70 metros de largura ao longo do cáes, armazens, mólhes de ferro acostaveis pelos navios, e rampas para as embarcações menores, guindastes e outrosapparelhos, postes de amarração, pharóes etc. O prazo para apresentação das plantas e projectos definitivos era de seis mezes, devendo o orçamento limitar-se a 0.519:217\$125 em moeda nacional, ouro. O prazo para inicio das obras era de 12 mezes a contar da approvação das plantas e orçamentos, devendo a construcção ficar terminada em 10 annos.

O prazo da concessão era de 35 annos, a contar da assignatura do contracto, devendo ao fim desse tempo reverter á União não só as obras do porto, como os terrenos, bemfeitorias e material.

Para juros e amortização do capital, conservação das obras, custeio dos serviços e fiscalização por parte do Governo, os contractantes tinham direito de perceber as seguintes taxas: \$700 de atracção por dia e metro linear de cáes occupado por navios a vapor ou outros motores modernos; \$500, nas mesmas condições, para navios a vela ou outros; 2 ½ réis por kilogramma de mercadorias embarcadas ou desembarcadas e mais para as mercadorias armazenadas até um mez, as mesmas taxas cobradas na Alfandega do Pará. Os concessionarios gozariam de outros favores, mas não se apresentaram a assignar o contracto no prazo marcado, sendo por esse motivo declarada sem effeito a concessão pelo decreto n. 4.557, de 22 de setembro de 1902.

Os orçamentos para 1903, 1904 e 1905 continuaram a incluir autorização ao Executivo para promover os melhoramentos do porto do Pará. Em virtude dessas autorizações, foi a concessão feita ao engenheiro Percival Faquhar, pelo decreto n. 5.978, de 18 de abril de 1906.

O concessionario promoveu a organização de uma companhia ingleza a qual, depois de autorizada a funcionar no Brazil, foi a concessão transferida pelo decreto n. 6.396, de 28 de fevereiro de 1907.

A concessão Farquhar, nas suas linhas geraes, consta do seguinte:

As obras a construir comprehendem a zona, entre a confluencia do Oribóca com o Rio Guaraná e a ponta

do Mosqueiro e se dividem em duas secções : a primeira a partir do Castello para juzante do rio e a segunda do mesmo ponto para montante. As secções se dividem em trechos que se irão construindo segundo as necessidades do porto, a juizo do Governo.

O primeiro trecho consta de 1.500 metros de cáes acostavel, a partir da dóca. Ver-o-peso para juzante, com os respectivos postes de amarração, arganéis e escadas ; aterro entre o cáes e o littoral ; dragagem de um canal de 300 metros de largura ao longo do cáes, com a profundidade de seis metros e meio em um terço de extensão e 9^m,24 nos dois terços restantes ; dragagem de um canal de acesso do Mosqueiro até o cáes, com 200 metros de largura e 9,24 de profundidade ; construcção de uma bacia especial com cáes de acostamento para embarcações miudas ; um boulevard paralelo ao cáes, armazens aparelhados, linhas ferreas e guindastes electricos, boias illuminantes, deposito de inflammaveis e explosivos, edificios para a Alfandega, Correios, Telegraphos, Administração e Fiscalização da Companhia e outras obras.

O segundo trecho se comporá de 1.000 metros de cáes devidamente aparelhados com um canal fronteiro de 10 metros de profundidade e alargamento do canal geral de acesso a 300 metros.

As obras do primeiro trecho devem ficar concluidas em 31 de dezembro de 1913. A construcção do segundo trecho se fará quando o exigirem as necessidades do trafego.

O capital da companhia é limitado a 30.942:546\$ para o primeiro trecho e 26.555:953\$ para o segundo, em ouro, calculados os preços á base de 14 d. por 1\$000. Para as despesas em papel-moeda, uma parte do capital até 35 % é variavel, de accôrdo com o cambio.

Os cessionarios terão uso e gozo das obras do porto até 1973, ou até 1996, se a construcção se prolongar além do segundo trecho. Findo esse prazo, reverterão á União com todos os predios, bemfeitorias, material, etc.

As taxas a que tem direito a companhia são: \$850 de atracação por dia e metro linear de cáes occupado por navios a vapor ou outros motores modernos ; \$650 para navios a vela ou outros ; \$003 por kilogramma de mercadoria embarcada ou desembarcada e taxas de armazenagem. As tarifas estão sujeitas á revisáo de cinco em cinco annos, devendo ser reduzidas quando os lucros li-

quidos excederem de 12 % ao anno, do capital empregado.

São essas as linhas geraes da concessão Farquhar, hoje explorada pela companhia « Port of Pará ».

Por portaria de 21 de julho de 1906, foi organizada a comissão fiscal das obras, que se rege pelo decreto n. 2.917, de 1898.

Os estudos definitivos, plantas e orçamentos do 1° e 2° trechos foram approvados pelo decreto n. 6.363, de 7 de fevereiro de 1907, sendo modificados no anno seguinte, para prolongamento do canal destinado a navegação fluvial até o Forte do Castello e redução da faixa destinada ás installações da companhia, afim de ser conservada a regularidade do traçado do boulevard projectado parallelamente ao cáes.

As obras foram iniciadas em novembro de 1907, com o serviço de dragagem e as installações preliminares. Para a construcção da muralha do cáes, começaram a ser reparados os blocos de concreto em março de 1908, depois de numerosas experiencias para se determinar a composição mais conveniente desse material, que se conheceu ser na proporção de uma parte de cimento para tres de areia.

O preparo do leito para receber a muralha do cáes offereceu certa difficuldade, começando o assentamento dos blocos de concreto sómente em setembro.

A natureza do terreno, composto de argilla e tabatinga de desagregação difficil, causou, no serviço de dragagem, atrazos que não eram previstos, mas estando esse serviço actualmente regularizado.

Em novembro desse anno foram recebidos em Belém os dois diques fluctuantes, cujos planos e orçamento haviam sido approvados pelo decreto n. 7.019, do anno anterior.

A inauguração do primeiro trecho de cáes, com uma extensão de 120 metros, se faz solememente em 12 de outubro de 1909, sendo a companhia autorizada a cobrar as taxas do contracto. Entretanto a companhia na exploração commercial dos serviços do porto, e percebendo desde logo renda sufficiente para fazer face aos juros do capital empregado, foi suspensa, pelo decreto n. 8.045, de 2 de junho do corrente anno, a cobrança da taxa de 2 %, ouro, para melhoramentos de portos, na Alfandega do Pará, suspensão que começou a se tornar effectiva a 19 de julho.

Actualmente estão concluidos diversos armazens e um trecho de caes superior a 600 metros. A companhia está de posse de dois diques fluctuantes, para o serviço de reparação e limpeza dos navios empregados no trafego do Amazonas, com capacidade para vapores de 1.700 toneladas. Os serviços de dragagem, construcção da muralha e accessorios continuam com regularidade, assim como a exploração das obras, com vantagem de rapidez e economia para o activo trafego do porto.

DECRETO N. 4.344 — DE 15 DE FEVEREIRO DE 1902

Concede autorização para execução das obras e melhoramento do porto de Belém, Estado do Pará

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, tendo em vista a proposta apresentada por João Augusto Cavalléro e Frederico Bender, em concorrência publica em virtude do edital da Directoria Geral de Obras e Viação da respectiva Secretaria de Estado, datado de 30 de maio de 1901, decreta :

Artigo unico. Fica concedida a João Augusto Cavalléro e Frederico Bender autorização para execução das obras e melhoramento do porto de Belém, Estado do Pará, a que se refere o dito edital, de accôrdo com o projecto e orçamento pelos referidos proponentes apresentados e com as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas (1).

Capital Federal, 15 de fevereiro de 1902, 14° da Republica.

M. FERRAZ DE CAMPOS SALLES.

Alfredo Maia.

Clausulas a que se refere o decreto n. 4.344, desta data

I

E' concedida autorização a João Augusto Cavalléro e Frederico Bender para, por si ou por companhia que organizarem, executarem as obras necessarias no porto de Belém, Estado do Pará, de accôrdo com o projecto e orçamento que apresentaram, os quaes ficam archivados neste Ministerio, e com as alterações que os respectivos estudos definitivos aconselharem e durante a execução forem julgados necessarios, a juizo do Governo, a saber :

- a) caes de atracação entre o Castello e o logar denominado «Valha-me Deus» ;
- b) aterro do espaço comprehendido entre o dito caes e o littoral actual, inclusive as dôcas alli situadas, sendo prolongados pelos concessionarios até a face do caés os riachos, boeiros e galerias de esgotos que desembocam naquelle trecho do littoral ;
- c) dragagem ao longo do caés ;
- d) construcção de um boulevard marginando o caés, com 70 metros de largura, em prolongamento do actual boulevard da Republica, com as respectivas obras de drenagem ;
- e) estabelecimento de armazens junto ao caés para abrigo das mercadorias em carga ou descarga ;
- f) construcção de molhes de ferro acostaveis pelos navios, cobertos em parte, de modo a poderem servir de armazens ;
- g) construcção de rampas ou escadas para uso de embarcações miudas ;
- h) estabelecimento de guindastes ao longo do caés e nos molhes ;
- i) collocação de arganéos, postes de amarração, pharóes, etc.

(1) Esta concessão foi declarada sem effeito pelo decreto n. 4.557, de 23 de setembro de 1902, por não terem os concessionarios assignado o respectivo contracto no prazo marcado.

II

Dentro do prazo de seis mezes, contados da data do contracto, os concessionarios submeterão á approvação do Governo, pelo intermedio do engenheiro-fiscal, as plantas definitivas e orçamentos das obras a executar, acompanhando-os os seguintes documentos :

a) planta geral topographica e hydrographica do trecho do littoral occupado pelas obras contractadas, com os traçados da muralha do cães e da rua ao longo do mesmo, posições dos boeiros e galerias dos esgotos, escadas para uso das embarcações miudas, abrigos ao longo do cães, molhes, armazens e accessorios ;

b) perfil (secção longitudinal) do terreno sobre que tem de assentar a muralha e respectivas sondagens até o fundo solido em que assentarão as fundações ;

c) typo da muralha do cães, com o calculo justificativo de sua estabilidade e resistencias ;

d) secções transversaes e calculos dos volumes do aterro e da dragagem a effectuar-se ;

e) typos das secções dos boeiros e galerias de aguas pluvias, encanamentos, ralos, syphões, etc., para a drenagem do boulevard projectado ;

f) projecto da casa das machinas para a producção da força motora dos guindastes, com a relação especificada de taes machinas e respectivos accessorios e numero e typos dos guindastes a empregar ;

g) projectos dos abrigos a construir ao longo do cães ;

h) projectos dos molhes de ferro e dos armazens a construir sobre elles e secção do terreno onde elles tem de ser collocados, indicando a natureza e resistencia das respectivas camadas ;

i) projecto de rampas e escadas para uso de embarcações miudas ;

j) especificações sobre as differentes construcções e sobre os materiaes que tem de ser nellas empregados ;

k) orçamento do custo das obras e respectivos preços elementares detalhados.

Serão approvados esses planos e orçamentos, si, até 90 dias depois de apresentados ao engenheiro-fiscal junto ás obras, o Governo não houver proferido qualquer decisão sobre elles, seja para approval-os, seja para alteral-os.

III

Os preços das diversas especies de obras e o orçamento de que trata a clausula precedente serão calculados em moeda nacional, ouro.

IV

As obras terão começo no prazo de 12 mezes, contados da data da approvação das plantas, e ficarão concluidas dentro de 10 annos, contados da mesma data.

V

Durante o prazo da concessão os contractantes serão obrigados a proceder á sua custa as reparações necessarias nas obras e a mantel-as em perfeito estado de conservação, ficando ao Governo o direito de, em falta de cumprimento desta clausula, fazer executar esses trabalhos por conta dos contractantes. Esta obrigação não comprehende, porém, a rua ou boulevard projectado, que é destinado ao uso publico e deve ser entregue á Municipalidade, competindo aos concessionarios conservar tão sómente a faixa contigua ao cães de 10 metros de largura, em que ficarão situados os abrigos para mercadorias.

VI

Os concessionarios terão, durante o prazo da concessão, o uso e gozo das obras destinadas á carga e descarga, abrigo e guarda das mercadorias, executando os ditos serviços de accordo com os regulamentos que forem expedidos pelo Governo.

VII

Os armazens construidos pelos concessionarios e destinados ás mercadorias de importação estrangeira gosarão de todas as vantagens, favores e onus conferidos por lei aos armazens alfandegados e entrepostos, podendo ser a elles recolhidas as mercadorias de qualquer classe, excepto explosivos ou inflammaveis.

VIII

Para remuneração e amortização do capital empregado na construção das obras e pagamento das despezas do custeio e conservação respectiva, e bem assim da fiscalização por parte do Governo, perceberão os contractantes as seguintes taxas :

1ª, setecentos réis (\$700) de atracação por dia e metro linear de cáes, occupado, por navios a vapor ou outro qualquer motor moderno ;

2ª, quinhentos réis (\$500) idem idem por dia e metro linear de cáes occupados por navios não a vapor ou outro qualquer motor moderno ;

3ª, dous e meio réis (2 ½) por kilogramma de mercadorias embarcadas ou desembarcadas ;

4ª, por mez ou fracção de mez e por kilogramma de mercaderia ou qualquer genero que houver sido effectivamente recolhido aos armazens dos concessionarios, as mesmas taxas cobradas pelo primeiro mez de demora na Alfandega do Pará.

IX

Serão embarcadas ou desembarcadas gratuitamente pelos concessionarios em seus estabelecimentos quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao Governo Federal, as malas do Correo, as bagagens dos colonos e de tropas, e terão livre transitio, embarque e desembarque nos mesmos estabelecimentos, durante as horas de serviço e expediente, os agentes officiaes do Governo, os passageiros dos navios a elles atracados e as referidas bagagens.

O uso das escalas e rampas construidas para as embarcações miudas e passageiros será gratuito.

X

Os concessionarios serão obrigados a executar os serviços de capatazias e armazenagens da Alfandega de Belém, si assim convier ao Governo, percebendo por esses serviços as taxas officiaes nas Alfandegas da Republica e ficando sujeitos aos regulamentos que o Ministerio da Fazenda expedir.

XI

A Alfandega de Belém não dará livre pratica a nenhuma embarcação, sem que esta prove estar quita com os concessionarios pelo pagamento das taxas acima mencionadas, nem livre transitio a qualquer mercaderia que não tenha satisfeito as taxas devidas.

XII (1)

Os concessionarios terão preferencia, em igualdade de condições, para a construção, uso e gozo obras congeneres que, durante o prazo da concessão se tornarem necessarias no porto do Pará.

XIII

Os concessionarios terão o direito de desapropriar, na fórma do decreto n. 1.664, de 7 de outubro de 1855, as propriedades e benfeitorias pertencentes a particulares que se acharem em terrenos necessarios á construção das obras.

Ser-lhe-hão concedidos gratuitamente pelo Governo os novos armazens da Alfandega com a respectiva ponte, logo que fór isso necessario para o proseguimento das obras, e bem assim os terrenos de marinhas e accrescidos que forem necessarios á dita construção.

XIV

Ao engenheiro-fiscal compete marcar os pontos de ataque das obras.

XV

O Governo poderá resgatar todas as obras ou parte dellas, em qualquer tempo, depois dos 10 primeiros annos da sua completa conclusão. O preço do resgate será fixado de modo que, reduzido a apolices da divida publica da União, produza a renda de 8 % sobre o capital relativo á concessão, deduzida, porém, a importancia que já houver sido amortizada.

XVI

Findo o prazo da concessão ficarão pertencendo á União todas as obras destinadas aos serviços da atracação, carga e descarga e armazenagem de mercadorias com o respectivo material fixo e rodante, e bem assim os terrenos aterrados ou desapropriados e as respectivas benfeitorias, excluidos os que tiverem sido applicados ao uso publico ou vendidos com autorização do Governo.

XVII

O capital relativo á presente concessão é limitado ao maximo de nove mil quinhentos e dezenove contos, duzentos e dezesete mil, cento e vinte cinco réis (9.519.217\$125), ouro, e será apurado e fixado, tendo-se em vista as quantidades de obras executadas annualmente pelos contractantes, os juros do capital durante o prazo da construção, as despesas de fiscalização relativas ao mesmo prazo e outras que forem approvadas pelo Governo.

Uma vez fixado, pela fórma indicada, o capital da concessão, em moeda nacional (ouro), não soffrerá alteração alguma sem autorização do Governo.

XVIII

Os concessionarios poderão arrendar, mediante autorização do Governo, alguns dos molhes e trechos de caes com os respectivos abrigos a emprezas de navegação e outras, subsistindo, porém, para as obras arrendadas todas as obrigações relativas á concessão e continuando responsaveis por ellas os concessionarios. O producto deste arrendamento será reunido ao das taxas de que trata a clausula 8ª.

(1) Esta clausula foi alterada pelo decreto n. 4.606, de 12 de maio de 1912.

XIX

Os concessionarios terão igualmente o usufructo dos terrenos desapropriados ou aterrados que não forem necessarios, aos serviços de seu cargo (carga ou descarga, armazenagens) ou ao prolongamento das ruas actuaes, podendo arrendal-os ou vendel-os, de accôrdo com o Governo, revertendo o producto do arrendamento para o das taxas e o das vendas para amortização do capital empregado nas obras.

XX

Os concessionarios poderão emittir titulos de garantia (*warrants*) sobre as mercadorias depositadas nos armazens, observando o respectivo regulamento.

XXI

Os concessionarios deverão formar um fundo de amortização por meio de quotas deduzidas de seus lucros liquidos e calculadas de modo que reproduzam o capital empregado nas obras no fim do prazo da concessão.

A formação deste fundo principiará, o mais tardar. 10 annos depois de concluidas as obras.

XXII

A concessão ficará sujeita a todos os onus e gosará de todas as vantagens das leis n. 1.746, de 13 de outubro de 1869, e n. 813, de 23 de dezembro de 1901, art. 2º, III, a cujo regimen ficará subordinada, de accôrdo com as disposições das presentes clausulas.

XXIII

O Governo poderá impôr multas até o maximo de 8:000\$, para casos de inobservancia do contracto.

Caducará a concessão, si as obras não tiverem começo dentro do prazo estipulado na clausula 4ª, ou si forem suspensas por prazo superior a seis mezes, salvo os casos de força maior reconhecidos pelo Governo.

XXIV

As questões que se suscitarem entre o Governo e os concessionarios serão decididas por arbitramento, na fórma do art. 1º, § 13, da lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869. O fóro, para todos os effeitos da presente concessão, será sempre o do Brazil.

XXV

O Governo fiscalizará por engenheiro de sua confiança a execução das obras e serviços a cargo dos contractantes, ficando este sujeitos ás obrigações que vigoram a tal respeito para os concessionarios de estradas de ferro sem subvenção ou garantia de juros da União.

Como quota para a fiscalização entrarão os concessionarios annualmente para os cofres publicos federaes com a quantia de 25:000\$, pagas adeantadamente por semestres.

Os serviços a que se destinam as obras contractadas ficam igualmente sujeitos á fiscalização do inspector da Alfandega do Pará, que dará aos contractantes as necessarias instrucções, de accôrdo com os regulamentos a que elles estiverem subordinados.

XXVI

O Governo dará aos concessionarios, por meio das autoridades federaes, toda a protecção compativel com as leis, afim de que possam arrecadar as taxas estabelecidas e para que sejam respeitados os guardas e empregados encarregados de velar pela observancia de seus regulamentos e manter a policia dos caes, dôcas e estabelecimentos dos concessionarios.

XXVII

Sendo federaes os serviços que por esta concessão ficam incumbidos os concessionarios, gosarão elles de isenção de quaesquer impostos que não os federaes, dos quaes igualmente ficam isentos.

XXVIII

Os concessionarios farão no Thesouro Nacional, para fiel execução do contracto, a caução de 80:000\$, que poderá ser em dinheiro, sem vencer juros, ou em apolices da divida publica federal, perdendo-a em favor da União, no caso de caducidade da concessão.

XXIX

Os concessionarios terão o uso e goso das obras de que trata a presente concessão pelo prazo de 35 annos, a contar da data da assignatura do contracto.

Capital Federal, 15 de fevereiro de 1902. — *Alfredo Maia.*

DECRETO N. 4.406 — DE 12 DE MAIO DE 1902

Altera a clausula XII do decreto n. 4.344, de 15 de fevereiro do corrente anno, que autorizou as obras de melhoramento do porto de Belém, Estado do Pará

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereram João Augusto Cavalléro e Frederico Bender, concessionarios das obras de melhoramento do porto de Belém, no Estado do Pará, decreta:

Artigo unico. Fica substituida a clausula XII das que acompanham o decreto n. 4.344, de 15 de fevereiro do corrente anno, pela seguinte:

« Clausula XII — Os concessionarios terão preferencia, em igualdade de condições, para construcção, uso e goso de obras congeneres que durante o prazo da concessão se tornarem necessarias, no porto do Pará, até a distancia de trinta (30) kilometros para cada lado da cidade ».

Capital Federal, 12 de maio de 1902, 14° da Republica.

M. FERRAZ DE CAMPOS SALLES.

Antonio Augusto da Silva.

DECRETO N. 4.557 — DE 22 DE SETEMBRO DE 1902

Declara sem effeito a concessão a que se referem os decretos ns. 4.344 e 4.406, de 15 de fevereiro e 12 de maio do corrente anno, para obras de melhoramento do porto de Belém, Estado do Pará

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo a que João Augusto Cavalléro e Frederico Bender,

concessionarios das obras de melhoramento do porto de Belém, não assignaram o respectivo contracto no prazo marcado, decreta:

Artigo unico. E' declarada sem effeito a concessão a que se referem os decretos ns. 4.344, de 15 de fevereiro do corrente anno, autorizando João Augusto Cavalléro e Frederico Bender a executarem as obras de melhoramento do porto de Belém, Estado do Pará, e n. 4.400, de 12 de maio ultimo, substituindo a clausula XII das que acompanharam aquelle decreto.

Capital Federal, 22 de setembro de 1902, 14^o da Republica.

M. FERRAZ DE CAMPOS SALLES.

Antonio Augusto da Silva.

LEI N. 957 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1902

(Fixa a despesa para 1903)

Art. 22. E' o Poder Executivo autorizado:

.....
XXX. A contractar com quem mais vantagens offerecer em concorrência publica a construcção, uso e gozo de um porto artificial na bahia de Guajará, em Belém do Pará, compreendendo o littoral desde a ponta do Arsenal de Marinha até o logar denominado « Valha-me Deus » e o porto do Pinheiro, desde o Furo do Maguary até a Olaria Tapaná, mediante os onus e vantagens conferidos no decreto n. 1.746, de 13 de outubro de 1869, servindo como base os estudos e plantas levantados pelo engenheiro Saboia, em commissão do Governo.
.....

XLII. A incluir no contracto para a construcção do porto de Belém, no Pará, o porto da villa do Pinheiro, desde o Furo do Maguary até a Olaria Tapaná, sob as mesmas condições.

LEI N. 1.145 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1903

(Fixa a despesa para 1904)

Art. 17. E' o Poder Executivo autorizado:

.....
XXX. A realizar a construcção do porto de Belém, adoptando os typos convenientes aos trechos a construir entre a ponte do Arsenal de Marinha e o porto do Pinheiro, fazendo os contractos necessarios, mediante os recursos e favores comprehendidos nas leis em vigor ou applicados a portos da Republica.
.....

LEI N. 1.316 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1904

(Fixa a despesa para 1905)

.....
Art. 15. Continuam em vigor as disposições constantes dos ns.... XXX... da lei n. 1.145, de 31 de dezembro de 1903.
.....

DECRETO N. 5.978 — DE 18 DE ABRIL DE 1906

Concede ao engenheiro Percival Farquhar autorização para executar as obras de melhoramento do porto de Belém, no Estado do Pará

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando das autorizações contidas nos ns. XXX e XLI, letra a, art. 17 da lei n. 1.145, de 31 de dezembro de 1903, decreta:

Artigo unico. Fica concedido ao engenheiro Percival Farquhar, ou á companhia que organizar, a execução das obras de melhoramento do porto de Belém, no Estado do Pará, mediante as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas (1).

Rio de Janeiro, 18 de abril de 1906, 18° da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

Clausulas que acompanham o decreto n. 5.978, desta data

I

E' concedida autorização ao engenheiro Persival Farquhar para, por si ou companhia que organizar, executar as obras de melhoramento do porto de Belém, no Estado do Pará, de accôrdo com o projecto anexo, assignado pelo director geral de obras e viação, sujeito ás alterações que os estudos definitivos aconselharem ou forem julgados convenientes durante a sua execução.

II

A presente concessão comprehende a construcção de cáes e mais obras necessarias, na zona entre o ponto de confluencia do rio Oriboca com o Guamá e a ponta do Mosqueiro, dividida em duas secções a saber:

A primeira, a partir do Castello para o lado de jusante do rio, e a segunda a partir do mesmo ponto para o lado de montante.

Cada secção se dividirá em trechos, cuja construcção se fará á medida das necessidades do porto, de accôrdo com o Governo.

O primeiro trecho se compõe de:

a) construcção de 1.500 metros de cáes acostavel, a partir da doca de Ver-o-peso, na direcção de jusante, com os respectivos postes de amarração, arganéos e escadas;

b) aterro da área comprehendida entre o dito cáes e o littoral actual, inclusive as docas alli situadas, bem como o espaço entre a doca de Ver-o-peso e o Mercado de Ferro;

c) dragagem de um canal com 300 metros de largura em toda a extensão do cáes, tendo seis metros e 50 centímetros de profundidade, abaixo do nivel médio das aguas minimas, nos primeiros 500 metros, a partir da doca de Ver-o-peso, para o serviço da navegação fluvial e nove metros e 24 centímetros, abaixo do mesmo nivel, nos 1.000 metros seguintes;

d) dragagem de um canal de acesso entre o trecho de cáes acima considerado e o Mosqueiro, tendo 200 metros de largura e a profundidade de 9,24 metros a contar do nivel médio das marés, observado em tempo o disposto na antepenultima alinea da presente clausula;

(1) Foi lavrado o respectivo contracto na Secretaria da Industria, Viação e Obras Publicas, em 7 de junho de 1906.

e) construção de um boulevard paralelo ao cães, com 30 metros de largura, estendendo-se pelo actual boulevard da Republica, com as respectivas obras de drenagem ;

f) construção de armazens aparelhados, junto ao cães, para deposito das mercadorias em carga e descarga ;

g) construção de uma bacia especial para serviço de embarcações miudas, com cães de acostamento, escadas e abrigos apropriados ;

h) estabelecimento de guindastes electricos moveis ao longo do cães ;

i) collocação de postes de amarração, arganéis, escadas para passageiros e para tripulação dos navios, e iluminação electrica, etc. ;

j) collocação de boias illuminantes nos canaes de accesso ;

k) fornecimento de um guindaste fluctuante ou fixo, com capacidade de 30 toneladas ;

l) fornecimento de rebocador para serviço de boias e necessidades do porto ;

m) construção de linhas ferreas electricas atraz dos armazens ao longo do cães ;

n) construção de uma casa de machinas para a produccão de energia electrica destinada ao serviço de iluminação e tracção ;

o) construção de deposito especial para explosivos e inflammaveis ;

p) construção de uma carvoeira com aparelhos para rapida carga e descarga ;

q) construção de edificios para funcionamento da Alfandega, dos Correios e Telegraphos nacionaes ;

r) construção de um edificio para Administração e Fiscalização da Companhia das Docas.

O segundo trecho se comporá de 1.000 metros de cães devidamente aparelhados, em prolongamento do primeiro, a partir de sua extremidade Norte e incluirá o alargamento a 300 metros do canal de accesso entre Mosqueiro e esse trecho de cães, attingindo a dragagem respectiva a profundidade de 9,24 metros abaixo do nivel médio das aguas minimas.

O canal em frente ao segundo trecho de cães terá uma profundidade e de 10 metros abaixo do nivel acima referido.

Os planos e orçamento de cada trecho serão discriminados separadamente, servindo de base para os estudos definitivos o projecto junto com as especificações annexas e os preços de unidades mencionados na tabella que o acompanha.

III

Dentro do prazo de cinco mezes contados da data da assignatura do contracto o concessionario submeterá á approvação do Governo, por intermedio do engenheiro fiscal, as plantas e orçamentos definitivos das obras a executar, taes como dragagem, cães, armazens, abrigos, aterros, boulevards, bacia ou doca para pequenas embarcações e linha electrica ; e dentro do prazo de nove mezes, contados da mesma data, as plantas e orçamentos definitivos das demais obras, os quaes constarão de :

a) planta geral topographica e hydrographica do trecho do littoral occupado pelas obras contractadas com os traçados da muralha do cães e da rua parallelá ao mesmo, doca para o serviço das embarcações pequenas com os cães, escadas e abrigos para uso das mesmas, armazens ao longo do cães e seus accessorios, linha ferrea electrica, drenagem das aguas pluvias e outras, canal de accesso das embarcações, etc. ;

b) perfil longitudinal dos terrenos sobre que tem de assentar a muralha e respectivas sondagens até o fundo solido em que assentarão as fundações ;

c) typo da muralha do cães, com o calculo justificativo da sua estabilidade ;

d) projecto da casa das machinas para produccão da força motora dos guindastes e elevador, com a relação especificada de taes machinas com os respectivos accessorios, numero e typo dos guindastes ;

e) projectos detalhados dos armazens a construir, com os respectivos guindastes aereos, linhas de serviço interno, etc. ;

f) projectos de rampas, escadas e abrigos para uso das embarcações miudas ;

g) especificações sobre as differentes construcções e sobre os materiaes que tem de ser nellas empregados ;

h) orçamento do custo das obras e preços de unidades, que não estiverem fixadas na tabella junta.

§ 1.º No mesmo prazo de cinco mezes apresentará o concessionario á approvação do Governo a relação do material necessario para o inicio das obras.

§ 2.º O concessionario se obriga a cumprir as modificações alterações ou accrescimos que o Governo julgue necessario introduzir nos estudos ou relação do material.

§ 3.º O Governo poderá conceder uma prorogação de prazo até 30 dias para apresentação dos estudos definitivos ou da relação do material, caso o concessionario não o tenha apresentado dentro dos prazos de cinco e nove mezes acima fixados e o mesmo Governo julgue ponderaveis os motivos por elle allegados.

IV

Dentro do prazo maximo de seis mezes, contados da approvação do material necessario ao inicio das obras, e de que trata a clausula III, deverá o concessionario iniciar os trabalhos do primeiro trecho, o que não poderá fazer sem possuir no local do trabalho, promptos a funcionar e acceitos, materiaes de construcção e de transporte, bem como terrenos e machinismos necessarios á installação e inicio dos serviços. O valor minimo deste material e do que já estiver adquirido ou em viagem será de 1.000:000\$, ouro.

Paragrapho unico. Caso o concessionario deixe de iniciar as obras dentro do prazo marcado na presente clausula, por falta de todo ou de parte do material indicado na relação approvada pelo Governo, este poderá, attendendo ás razões allegadas pelo concessionario, conceder um accrescimo de prazo até tres mezes no maximo.,

V

As obras do primeiro trecho, de que tratam as clausulas II e III, deverão ficar completamente concluidas até 31 de dezembro de 1913.

As obras do segundo trecho e seguintes terão começo quando as exigencias do trafego do porto determinarem e ficarão terminadas dentro do prazo correspondente.

§ 1.º Durante a execução das obras as medições semestraes, que serão feitas de conformidade com as especificações annexas ao orçamento geral, deverão accusar trabalhos realizados durante o semestre de valor nunca inferior á vigesima parte do valor total do orçamento approvado, ficando o concessionario obrigado a activar a construcção de modo a apresentar na medição do semestre seguinte um excesso de valor igual, no minimo, á differença para menos encontrada no semestre anterior.

§ 2.º Incorrerá a companhia na multa de 10:000\$ (dez contos de réis) por mez até seis mezes de demora na terminação das obras de que trata a presente clausula.

Findo este prazo de seis mezes o Governo marcará um novo prazo, improrogavel, para conclusão das obras.

§ 3.º Si as obras, depois de iniciadas, forem suspensas, o Governo marcará o prazo que julgar conveniente para o seu proseguimento, que deverá realizar-se de modo a ser cumprida a disposição do § 1º da presente clausula.

§ 4.º Nenhuma obra poderá ser iniciada sem estarem previamente aprovados o projecto detalhado e respectivo orçamento definitivo, sob pena de não ser incluído o valor no capital da concessão.

Todavia, si, até 90 dias após a entrega do projecto detalhado e seu orçamento ao engenheiro fiscal, o Governo não se pronunciar a respeito, considerar-se-hão aprovados.

VI

Durante o prazo da concessão o concessionario será obrigado a proceder á sua custa ás reparações necessarias ás obras e mantel-as em perfeito estado de conservação, ficando ao Governo o direito de, em falta de cumprimento desta clausula, fazer executar estes trabalhos por conta do concessionario.

Essa obrigação não comprehende, porém, a rua ou boulevard projectado, que é destinado ao logradouro publico e deve ser entregue á Municipalidade, competindo ao concessionario conservar tão sómente a faixa entre o boulevard e a muralha do cães.

VII

Em igualdade de condições o concessionario empregará, de preferencia, pessoal e material nacionaes.

Do material que possuir o concessionario durante a construcção cederá ao Governo, pelo mesmo preço que houver custado, a quantidade de que precisar para as obras publicas em andamento no porto ou na cidade de Belém, sem prejuizo das obras a seu cargo.

Paragrapho unico. Todos os materiaes de construcção serão de boa qualidade e apropriados ás obras. Para a sua verificação serão fornecidas amostras ao engenheiro-fiscal quando elle as requisitar e nenhum material julgado improprio ás obras pelo engenheiro-fiscal será utilizado, havendo, todavia, appellação de sua decisão para o Ministro da Industria, Viagção e Obras Publicas.

VIII

A expensas suas manterá o concessionario um systema aperfeiçoado de iluminação na faixa do cães occupada pelas construcções contractadas, comprehendendo pharóes e boias illuminantes nos pontos do ancoradouro e do canal de accesso, que se tornarem necessarios.

IX

O concessionario terá uso e gozo das obras de que trata a presente concessão até 31 de dezembro de 1973. Si forem construidas as obras além do segundo trecho a que se refere a clausula II, o prazo da concessão terminará em 31 de dezembro de 1996.

Em 1 de janeiro de 1974, para o primeiro caso, ou em 1 de janeiro de 1997, para o segundo caso, ficarão pertencendo á União, sem indemnização alguma, todas as obras executadas em virtude deste contracto, destinadas á administração e ao serviço de atracação, carga, descarga, armazenagem e transporte de mercadorias, com o respectivo material fixo, rodante e fluctuante, e bem assim os terrenos aterrados ou desapropriados e as respectivas bemfeitorias e rendas, inclusive o dique e officinas.

X

Durante o prazo da concessão o concessionario terá o usufructo dos terrenos de marinhas que forem necessarios ás obras e suas dependencias e que ainda não estiverem aforados, bem como dos desapropriados e aterrados.

De accórdo com o Governo, o concessionario poderá arrendar os terrenos accrescidos que não forem necessarios aos fins desta concessão, fazendo o producto de arrendamento parte da renda bruta de que trata a clausula XXV ; ficando, porém, excluidos desta faculdade os actuaes aterrados comprehendidos entre a dóca de Ver-o-peso e a rampa do Sacramento.

O arrendamento poderá ter logar depois de approvedo pelo Governo o plano de arruamento dos terrenos accrescidos, ouvida a Municipalidade de Belém, reservados os que forem necessarios para edificios publicos federaes, do Estado ou municipio de Belém.

XI

O Governo poderá resgatar todas as obras em qualquer tempo, a partir de 1 de janeiro de 1923.

O preço de resgate será fixado de conformidade com o disposto no § 9º do art. 1º da lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869, deduzida a amortização feita nos termos do § 4º do art. 1º da mesma lei.

Fica entendido que a presente clausula só é applicavel aos casos ordinarios e que não abroga o direito de desapropriação por utilidade publica em qualquer época, na fórmula da lei.

XII

Para remuneração e amortização do capital empregado nas obras e pagamento das despezas de custeio e conservação respectiva, e bem assim da fiscalização por parte do Governo, perceberão os contractantes as seguintes taxas em papel :

1ª, oitocentos e cinquenta réis (\$850) de atracação por dia e metro linear de cáes, occupado por navio a vapor ou outro qualquer motor moderno ;

2ª, seiscentos e cinquenta réis (\$650) de atracação por dia e metro linear de cáes, occupado por navio não a vapor ou outro qualquer motor moderno ;

3ª, tres réis (\$003) por kilogramma de mercadorias embarcadas ou desembarcadas, nos termos da lei n. 1.313, de 30 de dezembro de 1904 ;

4ª, por mez ou fracção de mez e por quantidade de mercadoria ou qualquer genero que tiver sido effectivamente recolhido aos armazens do concessionario, ou depositado em qualquer ponto do porto ou do cáes, as taxas estabelecidas pelo regulamento approvedo pelo Governo, nos termos da clausula XXIV.

São isentos de taxas relativas á atracação os botes e escaleres e outras embarcações miudas de qualquer systema, empregadas no movimento exclusivo de passageiros e bagagens e as pertencentes aos navios em carga ou descarga no cáes do concessionario.

XIII

Poderá o concessionario estabelecer um serviço de rebouques, cobrando taxas que constarão de tabellas approvedas pelo Governo.

Além das taxas referidas, o concessionario terá a faculdade de perceber outras taxas em remuneração aos demais serviços prestados em seus estabelecimentos, taes como : o de carregamento ou descarregamento de vehiculos das vias fer-

reas, de emissão de *warrants*, estadia dos navios nos diques e estaleiros, etc., precedendo sempre approvação do Governo para cobrança das taxas.

XIV (1)

O capital relativo á presente concessão, referente ás obras do primeiro trecho da primeira secção, fica limitado ao maximo de 30.942:546\$, ouro, e o referente ás obras do segundo trecho ao maximo de 26.555:953\$, ouro, importancias estas que serão apuradas e fixadas, tendo em vista a quantidade das obras executadas semestralmente, segundo a tabella de preços de uni-dades approvada pelo Governo.

Os calculos dos preços da tabella, que a esta acompanham, são baseados no cambio de 14 d. por 1\$000.

Para as despesas no exterior, ou em ouro, esses preços serão invariaveis, mas variarão proporcionalmente ao cambio médio do semestre para as despesas de papel moeda : sendo para menos quando o cambio fôr inferior áquella taxa de 14 e para mais quando fôr superior.

A parte variavel não poderá exceder de trinta e cinco por cento (35 %) e será verificada na avaliação semestral do capital empregado nas obras.

Uma vez fixado, na fôrma indicada, o capital da concessão em moeda nacional, ouro, não soffrerá alteração alguma.

§ 1.º Para o fim da clausula XVII e logo que forem iniciadas as obras nos termos da clausula IV, fica desse capital acima referido reconhecido o valor do material que o concessionario houver adquirido, necessario para aquelle fim, cuja fixação será feita á vista das facturas e mais documentos competentemente legalisados.

§ 2.º Essa importancia, por ter sido já contemplada no custo das obras constantes do orçamento geral, deverá ser diminuida de oito por cento (8 %) nas medições semestraes, até completo desaparecimento.

XV

O concessionario deverá formar um fundo de amortização por meio de quotas deduzidas de seus lucros e calculadas logo que reproduzam o capital empregado no fim do prazo da concessão, conforme o disposto no § 4º, art. 1º da lei n. 1.745, de 13 de dezembro de 1869.

XVI

Qualquer extensão de cáes definitivo ou provisorio só poderá ser entregue ao trafego mediante autorização do Governo. Logo que forem iniciadas as obras, nos termos da clausula IV e durante o periodo de construcção em que não haja extensão alguma de cáes em trafego provisorio ou definitivo, será cobrada a taxa de 2 %, ouro, sobre o valor total da importação, a parte necessaria para produzir 6 % ao anno do capital que fôr semestralmente verificado, como empregado nas obras.

Logo que seja inaugurada qualquer extensão de cáes, serão cobradas as taxas de que tratam as clausulas da presente concessão.

Caso no fim de cada anno se verifique que com a applicação de taes taxas a renda bruta total arrecadada pelo concessionario é inferior a seis e sessenta e cinco avos (6/65) do

(1) Esta clausula foi modificada pelo decreto n. 6.230, de 13 de novembro de 1906, sendo lavrado e assignado no dia 14 o respectivo termo de accôrdo.

capital empregado nas obras, deduzida a competente amortização, o Governo permittirá a cobrança de parte da taxa de 2 %, ouro, sobre o valor total da importação para que sejam attingidos os seis por cento acima referidos.

O mesmo procedimento será mantido depois de inauguradas definitivamente todas as obras.

Todos estes calculos serão feitos sobre a renda bruta e o valor da importação do anno anterior, não cabendo ao Governo nenhuma responsabilidade para com o concessionario, e vice-versa, caso o resultado da taxa sobre a importação venha a ser inferior ou superior á differença do anno antecedente. Para o primeiro semestre da construção, inteiro ou fraccionario, o capital será o de que trata o § 1º da clausula XIV, accrescido do valor das obras realizadas neste primeiro semestre, tendo em consideração o § 2º da mesma clausula.

XVII

O concessionario poderá fazer todos os serviços referentes a esta concessão ou qualquer delles por preços inferiores aos das tarifas approvadas pelo Governo, mas de modo geral e sem excepção a favor ou contra quem quer que seja. Estas baixas de preços far-se-hão effectivas com o consentimento do Governo e depois de publicadas por annuncios affixados nos estabelecimentos do concessionario e insertos nos jornaes. Si o concessionario fizer serviços por preço inferior aos das tarifas approvadas, sem preencher todas estas condições, será avisado, e, caso persista, o Governo poderá mandar applicar as reduções feitas ás tarifas dos mesmos serviços e as taxas assim reduzidas não poderão mais ser elevadas sem consentimento do Governo.

XVIII

O serviço das mercadorias, uma vez effectuada a carga ou descarga, ficará sob a fiscalização da Alfandega, que dará ao concessionario as instrucções convenientes, de accordo com os regulamentos respectivos.

Além disso, fica o concessionario sujeito aos regulamentos e instrucções que o Ministerio da Fazenda expedir para a guarda, conservação e entrega das mercadorias em seus armazens.

XIX

Serão embarcadas ou desembarcadas gratuitamente pelo concessionario em seus estabelecimentos quaesquer sommas de dinheiros pertencentes ao Governo Federal ou ao Governo do Pará, as malas do Correio e as bagagens dos passageiros civis ou militares, assim como os immigrants e suas bagagens, correndo por conta do concessionario o transporte destes ultimos de bordo para os vagões das vias ferreas que por ventura vierem ter ao cáes.

XX

No caso de movimento de tropas tederaes poderão estas utilizar-se do cáes e mais estabelecimentos do concessionario para embarque ou desembarque sem ficarem sujeitos ao pagamento de taxa alguma.

Deve o concessionario facilitar por todos os meios os serviços da União, inclusive os necessarios á defeza do porto, os do Estado do Pará e do municipio de Belém. Dar-lhes-ha, outrosim, preferencia mediante indemnização, para o uso de seus appparelhos e cáes.

O concessionario proporcionará ao Estado e aos municipios do Pará as facilidades necessarias não só para a fiscalização como para a arrecadação de suas rendas.

XXI

Para pagamento da fiscalização do presente contracto entrará o concessionario annualmente para os cofres publicos federaes a partir da assignatura do contracto com a quantia de 60:000\$ (sessenta contos de réis) pagos adeantadamente por semestres.

XXII

Os armazens construidos pelo concessionario gosarão de todas as vantagens, favores e onus conferidos por lei aos armazens alfandegados e entrepostos da União.

XXIII

O capital empregado nas obras será fixado semestralmente, em moeda nacional, ouro, applicando-se os preços que figuram no orçamento a que se refere a clausula II. As obras realizadas durante o semestre serão convenientemente descriptas, medidas e avaliadas pelo engenheiro fiscal, excluidas as que por accidentes oriundos de má execução tiverem de ser reconstruidas á custa do concessionario, si a sua importancia já houver sido anteriormente levada á conta do capital.

Uma vez fixado o capital correspondente, a despeza do semestre não soffrerá alteração.

§ 1.º Fica entendido que o valor das obras construidas no semestre e abandonadas ou alteradas por deliberação do Governo, durante a execução dos trabalhos a que se refere a clausula III, deverá ser incluída na medição do respectivo semestre.

§ 2.º Os semestres terminarão sempre em 30 de junho e 31 de dezembro.

§ 3.º O Governo expedirá as convenientes instrucções para as medições semestraes e tomadas de contas.

XXIV

O concessionario terá o direito de executar os serviços de capatazias e armazenagens da Alfandega de Belém, percebendo por estes serviços taxas não inferiores ás que forem cobradas nas alfandegas da Republica e ficando sujeito aos regulamentos que o Ministerio da Fazenda expedir. Fica entendido que não haverá duplicidade de taxas, devendo cessar pela Alfandega a cobrança das que passarem a pertencer ao concessionario.

A taxa de armazenagem será devida pelas mercadorias que, embora não recolhidas aos armazens, taes como machinas ou peças de machinas, madeiras, materiaes sobre agua, permanecerem nos pateos, alpendres ou dependencias do cães, depois de 48 horas contadas do pôr do sol, do dia em que foram ahi depositadas.

XXV

Para todos os effeitos da clausula XVI, depois de inaugurado qualquer trecho de cães definitivo ou provisorio, são considerados :

1. Renda bruta a somma de todas as rendas ordinarias ou extraordinarias, eventuaes ou complementares.

2. Renda liquida os sessenta e cinco por cento (65 %) da renda bruta.

3. Despezas de custeio os trinta por cento (30 %) da renda bruta para attender aos pagamentos de quota de fiscalização a que se refere a clausula XXI e da totalidade das despesas necessarias aos serviços e manutenção do porto e suas dependencias nos termos da presente concessão e mais cinco por cento

(5 %) da mesma renda bruta destinados especialmente á conservação, iluminação e melhoria do canal de acesso entre o Mosqueiro e o cães.

4. Durante o periodo da construcção, sem trecho algum de cães em exploração, a remuneração do capital empregado será feita nos termos da primeira parte da clausula XVI, já estando as despesas de fiscalização e administração do referido periodo incluídas nos preços das mesmas obras.

5. O concessionario exhibirá, sempre que lhe fôr exigido pelo engenheiro fiscal, os balancetes e mais documentos concernentes á receita e custeio do porto.

XXVI

As questões entre o Governo e o concessionario, relativas aos serviços deste e aos que disserem respeito á intelligencia de causulas deste contracto, serão submettidas pelo engenheiro fiscal ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas, que as resolverá com promptidão.

Si o concessionario não se conformar com a resolução deste, seguir-se-ha, em ultima instancia, o arbitramento, escolhendo cada um arbitro, dentro do prazo de 30 dias; não chegando estes a accôrdo decorridos 30 dias, cada uma das partes contractantes, dentro de 30 dias, apresentará dous outros arbitros, e dentre os quatro a sorte designará o desempatador, que resolverá a questão no prazo de 30 dias.

Fica entendido que as questões previstas ou resolvidas em clausula deste contracto, como as de multas, rescisão e outras, não são comprehendidas na presente clausula.

XXVII

Pela inobservancia de clausulas da presente concessão, para a qual não esteja comminada pena especial, poderão ser impostas ao concessionario, pelo engenheiro fiscal, com approvação do Governo, multas de 200\$ até 5.000\$ e o dobro nas reincidencias.

XXVIII

O concessionario fará dirigir as obras por um engenheiro de reconhecida capacidade technica e experiencia.

XXIX

O concessionario terá o direito de desapropriar, na fórmula da legislação em vigor, as propriedades e bemfeitorias pertencentes a particulares que se acharem em terrenos necessarios á construcção das obras e suas dependencias. Ser-lhe-hão concedidos gratuitamente pelo Governo os terrenos de marinha e acrescidos não aforados presentemente, que fôrem necessarios á dita construcção.

Os proprios nacionaes que ficarem em zona abrangida pelas obras da presente concessão serão postos opportunamente e sem indemnização á disposição do concessionario, que fará á sua custa, as demolições necessarias.

Na verba destinada ás desapropriações estão tambem comprehendidas as quantias que o Governo Federal entenda arbitrar, na falta de accôrdo entre os interassados, como equitativa indemnização de construcções exploradas a titulo precario e cuja exploração cesse por effeito das obras.

A mencionada verba comprehende a quantia necessaria para a indemnização que, na conformidade do que acima fica estabelecido, fôr arbitrada pela construcção e cessação da exploração do entreposto municipal de inflammaveis.

XXX

Sendo federaes os serviços de que trata esta concessão, ficam elles isentos de impostos estadoaes e municipaes, na fórma da Constituição.

XXXI

Gosará o concessionario, durante o prazo do seu contracto, de isenção de direitos de importação, na fórma da lei, para todos os materiaes necessarios á execução, conservação e custo das obras e serviços desta concessão.

XXXII

As tarifas serão revistas pelo Governo de cinco em cinco annos, mas a redução geral das taxas só poderá ser exigivel quando os lucros liquidos excederem a doze por cento (12 %), nos termos da lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869.

XXXIII

Para todas as operações, que por força do contracto devem ser feitas em ouro, regulará o cambio de 27 d. por 1\$000. O producto das taxas que são fixados em papel deve ser convertido em ouro pela média do cambio á vista da praça de Belém, durante o mez em que tiverem sido cobrados. O producto das taxas fixadas em ouro, embora em papel, será computado sempre em ouro.

XXXIV

Para garantia da fiel execução do contracto, o concessionario fará no Thesouro Nacional uma caução de 60:000\$ (sessenta contos de réis), antes da assignatura do mesmo contracto.

Esta caução será reforçada todos os annos com uma quota igual a um quarto por cento ($\frac{1}{4}$ %) da renda bruta annual, que o concessionario depositará no Thesouro Federal no prazo de 30 dias de approvação da tomada de contas respectiva, em moeda corrente sem vencer juros, ou em apolices federaes até o maximo de 150:000\$ (cento e cincoenta contos de réis).

A caução e seus reforços responderão pelas multas, quotas de fiscalização ou quaesquer despezas que o Governo faça por conta do concessionario em virtude do contracto, deduzindo-se delles o valor das multas ou despeza, caso o concessionario, intimado a pagar, não o faça dentro do prazo de 10 dias.

Uma vez desfalcada a caução e seus reforços de qualquer quantia, por effeito da applicação do paragrapho anterior, o concessionario é obrigado a integral-os dentro de 15 dias de intimação pelo engenheiro fiscal, e, caso não o faça, ao Governo fica salvo o direito de, independente de interpellação ou acção judiciaria, cobrar directamente e empregar as rendas provenientes desta concessão para este fim.

XXXV

O concessionario será obrigado a fazer todo o serviço de carga, descarga e guarda dos generos explosivos, corrosivos inflammaveis, etc., armazenando-os em depositos especiaes, fóra da zona do cáes, mediante taxas que forem approvadas pelo Governo.

XXXVI

Quando, depois de concluidas as obras do primeiro e segundo trechos, forem estas insufficientes para o serviço do porto, terá o concessionario a obrigação de construir as obras addicionaes que forem necessarias para esse fim, comprehendidas entre a confluencia do rio Oriboca com o rio Guamã e a ponta do Mosqueiro.

O capital adicional, os preços de unidades e o tempo necessário para principiari as obras e finalizal-as serão submettidos á approvação do Governo.

Si o concessionario não se quizer encarregar da construção de taes obras addicionaes, o Governo contractará com quem entender.

Si o concessionario executar as obras addicionaes a que se refere esta clausula, continuarão a vigorar para estas os demais termos referentes aos trechos anteriores.

XXXVII

A rescisão do contracto será declarada de pleno direito por decreto do Governo, sem dependencia de interpeação ou acção judiciaria, si exceder o accrescimento de prazo a que se refere o parographo unico da clausula IV e os prazos fixados na clausula V.

§ 1.º Si as obras dos trechos seguintes a serem construidas de accôrdo com a clausula II, ficarem suspensas por prazo superior a tres mezes, e, avisado o concessionario dessa falta pelo engenheiro-fiscal, continuar a suspensão por mais tres mezes, o Governo terá tambem o direito ou de completar as referidas obras por conta da renda do porto, nas mesmas condições acima (clausula XXXIV), ou de declarar caduco o contracto na parte não executada.

§ 2.º Fica entendido que todos os prazos estabelecidos nesta concessão ficarão interrompidos por qualquer motivo de força maior, no qual se comprehende a grêve de operarios

XXXVIII

Verificada a caducidade da concessão, nos termos da clausula XXXVII, não será devida ao concessionario indemnização alguma além da indicada na ultima parte da presente clausula, e perderá elle em favor da União a caução e seus reforços, a que se refere a clausula XXXIV. Quanto ás obras feitas, que ficarão de inteira propriedade do Governo, este as indemnizará da seguinte fórmula: cincoenta por cento (50 %) do valor que para as mesmas houver sido fixado nos termos da clausula XIV, deduzida a amortização respectiva. Este pagamento poderá ser feito em dinheiro ou em apolices federaes, ouro.

XXXIX

O fôro para todas as questões judiarias entre o Governo e o concessionario, seja autor ou réo, será o federal. —

XI.

O concessionario obriga-se a ter na Republica um representante, com plenos e illimitados poderes, para tratar e resolver definitivamente perante o administrativo ou o judiciario brasileiro quaesquer questões que com elle se suscitarem no paiz, podendo o dito representante ser demandado e receber citação inicial e outras em que, por direito, se exija citação pessoal.

XLI

Emquanto não houver construcção no porto do Pinheiro, onde existe a ponte metallica de propriedade do Estado do Pará, o concessionario nenhum embarago opporá ao Governo do Estado na manutenção do uso dessa ponte para desembarque do material de construcção e custeio da Estrada de Ferro de Bragança, tambem de sua propriedade.

XLII

O contracto deverá ser assignado dentro de trinta (30) dias da publicação deste decreto, sob pena de ficar sem effeito a presente concessão.

Rio de Janeiro, 18 de abril de 1906. — *Lauro Severiano Müller.*

PORTARIA — DE 21 DE JULHO DE 1906 (1)

Approva as instrucções para a comissão fiscal das obras de melhoramento do porto de Belém, Estado do Pará

O Ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica:

Resolve approvar as instrucções que com este baixam, assignadas pelo director geral de Obras e Viação da respectiva Secretaria de Estado, pelas quaes se deve reger a comissão fiscal das obras de melhoramento do porto de Belém, Estado do Pará.

Rio de Janeiro, 21 de julho de 1906.— *Lauro Severiano Müller.*

Instrucções a que se refere a portaria desta data

I

A comissão fiscal das obras de melhoramento do porto de Belém, Estado do Pará, reger-se-ha pelo decreto n. 2.917, de 21 de junho de 1898.

II

O pessoal, seus vencimentos e despezas diversas da comissão fiscal serão os seguintes:

1 engenheiro chefe....	12:000\$000	6:000\$000	18:000\$000
1 engenheiro ajudante.	6:000\$000	3:000\$000	9:000\$000
Despezas de escriptorio e fiscalização, inclusive o pessoal que fôr necessario	.....	.....	10:000\$000

III

As attribuições do pessoal são discriminadas pelo engenheiro-chefe da comissão fiscal.

(1) Modificada, quanto aos vencimentos do pessoal, pelas portarias de 5 de março de 1907, e de 25 de fevereiro de 1909.

IV

Serão nomeados por portaria do Ministro o engenheiro-chefe e o engenheiro-ajudante, e pelo engenheiro-chefe o demais pessoal da comissão.

Directoria Geral de Obras e Viação, 21 de julho de 1906.—
José Freire Parreiras Horta.

DECRETO N. 6.230 — DE 13 DE NOVEMBRO DE 1906

Modifica a clausula XIV do decreto n. 5.978, de 18 de abril do corrente anno, relativo ás obras do porto de Belém do Pará

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu Percival Farquhar, concessionario das obras de melhoramento do porto de Belém do Pará, decreta:
Artigo unico. Fica modificada a clausula XIV do decreto n. 5.978, de 18 de abril de 1906, do seguinte modo:

Clausula XIV. O capital a empregar nas obras do porto de Belém do Pará, a que se refere a clausula II, para a primeira secção, é orçado em 57.498:499\$, ouro, sendo para o primeiro trecho 30.942:546\$ e para o segundo trecho 26.555:953\$000.

Os calculos dos preços do respectivo orçamento, que se acha archivado na Secretaria de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, são baseados no cambio de quatorze dinheiros por mil réis.

Para as despesas do exterior, ou em ouro, esses preços serão invariaveis; mas variarão proporcionalmente ao cambio médio do semestre para as despesas em papel-moeda; sendo para menos quando o cambio fôr inferior áquella taxa de 14, para mais quando for superior.

A parte variavel não póde exceder de trinta e cinco por cento (35 %) e será verificada na avaliação semestral do capital empregado nas obras.

O Governo terá o direito de exigir obras até o valor acima orçado, o qual poderá, entretanto, ser augmentado á vista dos projectos definitivos e por accórdio entre o Governo e o contractante.

Uma vez fixado, na fórmula indicada, o capital da concessão em moeda nacional, ouro, não soffrerá alteração alguma.

§ 1.º Para o fim da clausula XVI, e logo que forem iniciadas as obras nos termos da clausula IV, fica, desse capital acima citado, reconhecido o valor do material que o concessionario houver adquirido, necessario para aquelle fim, cuja fixação será feita á vista das facturas e mais documentos competentemente legalizados.

§ 2.º Esta importancia, por ter sido já contemplada no custo das obras constantes do orçamento geral, deverá ser diminuida de oito por cento (8 %) nas medições semestraes, até completo desaparecimento. (1).

Rio de Janeiro, 13 de novembro de 1906, 18º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

(1) Foi lavrado e assignado o respectivo termo de accórdio, em 14 de novembro de 1906, na Directoria Geral de Obras e Viação.

DECRETO N. 6.283 — DE 20 DE DEZEMBRO DE 1906

Concede autorização á Companhia « Port of Pará » para funcionar na Republica

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia « Port of Pará », devidamente representada, decreta:

Artigo unico. E' concedida autorização á Companhia «Port of Pará» para funcionar na Republica, com os estatutos que apresentou, (1) mediante as clausulas que a este acompanham, assignadas pelo Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, e ficando a mesma companhia obrigada ao cumprimento das formalidades exigidas pela legislação em vigor.

Rio de Janeiro, 20 de dezembro de 1906, 18° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

Clausulas que acompanham o decreto n. 6.283, desta data.

I

A Companhia « Port of Pará » é obrigada a ter um representante no Brazil, 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 praticados no Brazil ficarão sujeitos unicamente ás respectivas leis e regulamentos e á jurisdicção de seus tribunaes judiciarios 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 funcionar na Republica si infringir esta clausula.

IV

Fica entendido que a autorização é dada sem prejuizo de achar-se a companhia sujeita ás disposições do direito nacional que regem as sociedades anonymas.

V

A infracção de qualquer das clausulas para a qual não está comminada pena especial será punida com a multa de 1:000\$ a 5:000\$ e no caso de reincidencia pela cessação da autorização concedida pelo decreto em virtude do qual baixam as presentes clausulas.

Rio de Janeiro, 20 de dezembro de 1906.— *Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

(1) Este decreto se publicou seguido dos estatutos da companhia.

DECRETO N. 6.363 — DE 7 DE FEVEREIRO DE 1907 :

Approva os estudos definitivos, orçamentos e relação de material para os dous trechos da primeira secção das obras do porto de Belém, no Estado do Pará

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu o engenheiro Percival Farquhar, concessionario das obras do porto de Belém, no Estado do Pará, decreta :

Artigo unico. Ficam approvados os estudos definitivos, orçamentos e relação de material, apresentados pelo engenheiro Percival Farquhar para os primeiro e segundo trechos que constituem a primeira secção das obras do porto de Belém, constantes das plantas e demais documentos annexos, rubricados pelo director geral de Obras e Viação, observadas as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas (1).

Rio de Janeiro, 7 de fevereiro de 1907, 19° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

Clausulas a que se refere o decreto n. 6.363, desta data

I

As obras de melhoramento dos primeiro e segundo trechos da primeira secção do porto de Belém, do Pará, que constituem objecto do contracto celebrado em virtude do decreto n. 5.978, de 18 de abril de 1906, e dos estatutos definitivos apresentados pelo engenheiro Percival Farquhar, serão executadas de accôrdo com os planos geraes, desenhos de detalhes, orçamentos, tabellas de preços e especificações annexas, rubricadas pelo director geral de Obras e Viação, observado o disposto nas clausulas seguintes.

II

O concessionario fica obrigado a apresentar, dentro do prazo de seis mezes da data da publicação deste decreto numero 6.363 no *Diario Official*, o projecto e orçamento de um empedramento ou cães de saneamento, para regularização do littoral, entre a ponta do Castello e o Arsenal de Marinha.

III

E^h computado em 35.091:260\$890, ouro, o orçamento para as obras do primeiro trecho, e em 25.750:061\$240, ouro, o orçamento para as obras do segundo trecho, de accôrdo com os preços e especificações annexas, na devida forma rubricados; ficando, todavia, a fixação do maximo do capital a empregar dependente das importancias semestralmente reconhecidas como effectivamente gastas nestas obras e das provenientes de outras despezas realmente feitas, de accôrdo com o contracto.

(1) Foi approvado um projecto substitutivo pelo decreto n. 6.950, de 14 de maio de 1908.

Esses preços poderão ser modificados, a juízo do Governo, pelo concessionário, em qualquer época, tendo-se em vista as condições dos mercados estrangeiros e do Estado do Pará.

IV

O material necessario para o inicio das obras, conforme o disposto na clausula III do decreto n. 5.978, supracitado, e constante da relação apresentada, que nesta data fica tambem approvada, deverá ser, em tempo, accrescida de uma draga de alcatruzes, de 200 metros cubicos de capacidade por hora, ficando, entretanto, para ser opportunamente fixado o maximo do valor exacto do mesmo material, à vista das facturas e mais documentos devidamente legalizados, conforme estabelece a clausula XIV do decreto acima referido.

V

Antes de iniciar o serviço de dragagem deverá o concessionario proceder a novo levantamento da planja hydrographica do porto, com assistencia da commissão fiscal, abrangendo tambem a área a aterrarr.

VI

Dentro do segundo prazo de que trata a clausula III do referido decreto n. 5.978, o concessionario apresentará typos de perfis definitivos, não só para a bacia de embarcações miudadas, como ainda para os cães acostaveis, devendo, de preferencia, ser utilizado o concreto, entre as estacas de fundação, quando o emprego destas se tornar necessario (1).

Rio de Janeiro, 7 de fevereiro de 1907.— *Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

DECRETO N. 6.396 — DE 28 DE FEVEREIRO DE 1907 (2)

Subroga a Companhia «Port of Pará» nos direitos, obrigações e vantagens constantes do decreto n. 5.978, de 18 de abril de 1906, de concessão das obras de melhoramento do porto de Belém, no Estado do Pará

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu Percival Farquhar, concessionario das obras de melhoramento do porto de Belém, no Estado do Pará, e de accôrdo com o decreto n. 5.978, de 18 de abril de 1906, decreta:

Artigo unico. Fica subrogada a Companhia «Port of Pará», devidamente autorizada a funcionar na Republica pelo decreto n. 6.283, de 20 de dezembro de 1906, nos direitos, obrigações e vantagens, a que se refere a concessão feita pelo decreto n. 5.978, de 18 de abril de 1906, para execução das obras de melhoramento do porto de Belém, no Estado do Pará.

Rio de Janeiro, 28 de fevereiro de 1907, 19° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

(1) De conformidade com essas clausulas, foi lavrado o respectivo termo de accôrdo na Secretaria da Industria, Viação e Obras Publicas, nos 9 de março de 1907.

(2) O respectivo termo, subrogando a Companhia «Port of Pará» nos direitos a que se refere este decreto, foi lavrado na Secretaria de Industria, Viação e Obras Publicas em 9 de março de 1907.

PORTARIA — DE 5 DE MARÇO DE 1907

Modifica as instruções para a comissão fiscal das obras do porto de Belém, Estado do Pará

O Ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica, resolve modificar as instruções approvadas por portaria de 21 de julho de 1906 para a comissão fiscal das obras do porto de Belém, Estado do Pará, pelas que com esta baixam, assignadas pelo director geral de Obras e Viação da respectiva Secretaria de Estado.

Rio de Janeiro, 5 de março de 1907.—*Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

INSTRUÇÕES A QUE SE REFERE A PORTARIA DESTA DATA (1)

I

A comissão fiscal das obras de melhoramentos do porto de Belém, Estado do Pará, reger-se-ha pelo decreto n. 2.917, de 21 de junho de 1898.

II

O pessoal, vencimentos e despesas da comissão serão os seguintes :

	Ord.	Grat.	Total
1 engenheiro-chefe...	16:000\$000	8:000\$000	24:000\$000
1 engenheiro-ajudante	6:400\$000	3:200\$000	9:600\$000
Despesas de escriptorio e fiscalização inclusive o pessoal que for necessario	—	—	3:400\$000
			<hr/> 37:000\$000

III

As attribuições do pessoal serão discriminadas pelo engenheiro-chefe da comissão fiscal.

IV

Serão nomeados por portaria do Ministro o engenheiro-chefe e o engenheiro-ajudante, e pelo engenheiro-chefe o demais pessoal da comissão.

Directoria Geral de Obras e Viação, 5 de março de 1907.—*J. F. Parreiras Horta*, director geral.

DECRETO N. 6.560 — DE 11 DE JULHO DE 1907

Approva os typos de perfis definitivos das obras do porto de Belém, no Estado do Pará, bem como algumas modificações nos planos geraes, anteriormente approvados

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia «Port of Pará», cessionaria das obras e melhoramentos do porto de Belém, decreta :

Artigo unico. Ficam approvados os typos de perfis definitivos apresentados pela Companhia «Port of Pará», de accôr-

(1) Modificadas pela portaria de 25 de fevereiro de 1909.

do com o disposto na clausula VI do decreto n. 6.363, de 7 de fevereiro de 1907, e bem assim as modificações pela mesma companhia propostas aos planos geraes anteriores e mais documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da respectiva Secretaria de Estado; substituidos, porém, os preços propostos para a pedra pelos de 11\$900 e 16\$100, ouro, por metro cubico, sendo o primeiro para a pedra solta destinada a enrocamento e o segundo para a pedra britada com applicação a concreto (1).

Rio de Janeiro, 11 de julho de 1907, 19° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

DECRETO N. 6.733 — DE 14 DE NOVEMBRO DE 1907 (2)

Declara comprehendidas no plano geral das obras do porto de Belém do Pará as installações e obras accessorias construidas em Val de Cães e approva a planta do respectivo terreno

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia «Port of Pará», cessionaria das obras de melhoramentos do porto de Belém, decreta :

Artigo unico. Ficam comprehendidas no plano geral das obras do porto de Belém, do Pará, as installações e obras accessorias construidas na localidade «Val de Cães» pela referida companhia, e fica outrosim, approvada, para os effeitos da desapropriação por utilidade publica, a planta do terreno respectivo, de accôrdo com os desenhos que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da respectiva Secretaria de Estado.

Rio de Janeiro, 14 de novembro de 1907, 19° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

DECRETO N. 6.895 — DE 19 DE MARÇO DE 1908

Approva os planos e orçamento na importancia de 634:943\$910, para a construcção de uma usina electrica, guindastes e cabresantes electricos necessarios ás obras do porto de Belém, no Estado do Pará

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia «Port of Pará», decreta :

Artigo unico. Ficam approvados os planos e orçamento, na importancia de 643:943\$910, que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da respectiva Se-

(1) Foi lavrado o respectivo termo de accôrdo, na Secretaria da Industria, Viação e Obras Publicas, em 23 de julho de 1907.

(2) Foi lavrado o respectivo termo de accôrdo em 6 de dezembro de 1907, na Secretaria de Industria, Viação e Obras Publicas.

cretaria de Estado, para a construcção de uma usina electrica, guindastes e cabrestantes electricos necessarios ás obras do porto de Belém, no Estado do Pará.

Rio de Janeiro, 19 de março de 1908, 20° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

DECRETO N. 6.950 — DE 14 DE MAIO DE 1908 (1)

Approva, com modificações, o projecto substitutivo para o primeiro trecho da primeira secção das obras do porto de Belém do Pará

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia «Port of Pará», cessionaria das obras de melhoramentos do porto de Belém do Pará, decreta :

Artigo unico. Fica approvedo o projecto apresentado pela referida companhia para o primeiro trecho da primeira secção das obras de melhoramento do porto de Belém, em substituição do que foi approvedo pelo decreto n. 6.363, de 7 de fevereiro de 1907, de accôrdo com as plantas, tabellas de preços e orçamento que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação, attendidas, porém, as seguintes modificações :

1.° O caés, com tres metros de profundidade, destinado á navegação fluvial, deverá ser prolongado até o Forte do Castello.

2.° A largura da faixa destinada ás installações da companhia deverá ser reduzida de modo a se conservar a regularidade do traçado do boulevard projectado parallelamente á rua do Caés.

Rio de Janeiro, 14 de maio de 1908, 20° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

DECRETO N. 7.019 — DE 9 DE JULHO DE 1908

Approva as plantas e orçamento para a construcção de dous diques fluctuantes, duas carreiras de encalhe e officinas de reparação, no porto de Belém, Estado do Pará

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia «Port of Pará», decreta :

Artigo unico. Ficam approvedos as plantas e orçamento, na importancia de 1.216:663\$, que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da respectiva Secretaria de Estado, para a construcção de dous diques fluctuantes, duas carreiras de encalhe e officinas de reparação, no porto de Belém, Estado do Pará, devendo, opportunamente, ser levada á conta do capital da referida companhia a importancia das despesas realmente feitas, de accôrdo com o contracto.

Rio de Janeiro, 9 de julho de 1908, 20° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

(1) Foi lavrado o respectivo termo de accôrdo na Secretaria de Industria, Viação e Obras Publicas, aos 20 de junho de 1908.

AVISO N. 21 — DE 6 DE FEVEREIRO DE 1909

Nega aprovação no accôrdo feito entre a Companhia «Port of Pará» e o Lloyd Brasileiro, para a cessão, por parte deste, dos trapiches Pesca, Lloyd Brasileiro e Sub-gerencia

Sr. Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas. — Em resposta ao aviso n. 12, de 16 de janeiro proximo findo, em que esse ministerio communica haver deferido o requerimento da Companhia «Port of Pará», pedindo aprovação do accôrdo feito entre ella e o Lloyd Brasileiro para a cessão, por parte deste, dos trapiches de sua propriedade, na capital daquelle Estado, denominados da Pesca, do Lloyd Brasileiro e da Sub-gerencia, necessarios á execução dos trabalhos contractados com a referida companhia, tenho a honra de scientificar a V. Ex., para os devidos effeitos, que tal accôrdo não pôde ser approvedo, á vista dos termos do parecer proferido a respeito pela Directoria do Contencioso do Thesouro Federal, junto por cópia, a não ser que as partes do dito accôrdo procedam de conformidade com as medidas aconselhadas no alludido parecer.

Reitero a V. Ex. os meus protestos de alta estima e mui distincta consideração. — *David Campista.*

PORTARIA — DE 25 DE FEVEREIRO DE 1909

Approva instrucções para a commissão fiscal das obras e melhoramentos do porto de Belém

O Ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica, resolve approvar as instrucções que com este baixam, assignadas pelo director geral de Obras e Viação da respectiva Secretaria de Estado, pelas quaes se deve reger a commissão fiscal das obras de melhoramento do porto de Belém, Estado do Pará, em substituição das que baixaram com a portaria de 5 de março de 1907.

Rio de Janeiro, 25 de fevereiro de 1909. — *Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

Instrucções a que se refere a portarria desta data

I

A commissão fiscal das obras de melhoramento do porto de Belém, Estado do Pará, reger-se-ha pelo decreto n. 2.917, de 21 de junho de 1898.

II (1)

O pessoal, seus vencimentos e despezas diversas da commissão fiscal são as seguintes :

	Ord.	Grat.	Total
1 Engenheiro-chefe ...	16:000\$000	8:000\$000	24:000\$000
2 engenheiros-ajudantes	12:800\$000	6:400\$000	19:200\$000
Despezas de escriptorio e fiscalização, inclusive o pessoal que fôr necessario.....			3:400\$000
			<u>46:600\$000</u>

(1) Ao chefe da commissão fiscal das obras do porto do Pará declarou-se, em 4 de agosto de 1909, não poder ser attendido o requerimento dos engenheiros ajudantes e auxiliar tecnico daquelle commissão, pedindo abono de diarias, por não haver nas instrucções respectivas, o estabelecimento de diarias.

III

As attribuições do pessoal são discriminadas pelo engenheiro-chefe da commissão fiscal.

IV

Serão nomeados por portaria do ministro o engenheiro-chefe e o engenheiro-ajudante, e pelo engenheiro-chefe o demais pessoal da commissão.

Directoria Geral de Obras e Viação, 25 de fevereiro de 1909.
- José Freire Parreiras Horta.

DECRETO N. 7.430 — DE 3 DE JUNHO DE 1909

Concede autorização à Companhia « Port of Pará » para continuar a funcionar na Republica

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a companhia « Port of Pará », autorizada a funcionar na Brazil pelo decreto n. 6.283, de 20 de dezembro de 1906, e devidamente representada, decreta :

Artigo unico. É concedida autorização a Companhia « Port of Pará » para continuar a funcionar na Republica, com as alterações feitas em seus estatutos, sob as mesmas clausulas que acompanharam o citado decreto, e ficando a mesma companhia obrigada a cumprir as formalidades exigidas pela legislação em vigor.

Rio de Janeiro, 3 de junho de 1909, 21° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

DECRETO N. 7.576 — DE 30 DE SETEMBRO DE 1909

Approva com modificações o novo projecto e respectivo orçamento dos armazens que a companhia « Port of Pará » tem de construir, em substituição dos que foram approvados pelo decreto n. 6.363, de 7 de fevereiro de 1907 (1)

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia « Port of Pará », devidamente representada, decreta :

Artigo unico. Ficam approvados, com modificações, o novo projecto e respectivo orçamento para os armazens que a referida companhia tem de construir no porto de Belem, no Estado do Pará, por força do seu contracto, em substituição dos que foram approvados pelo decreto n. 6.363, de 7 de fevereiro de 1907.

Rio de Janeiro, 30 de setembro de 1909, 88° da Independencia e 24° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

(1) A' commissão fiscal das obras do porto do Pará declarou o Ministerio da Viação, em 9 de outubro de 1909 que tendo sido approvado, por decreto n. 7.576, de 30 de setembro, com as modificações propostas pela mesma commissão, a substituição dos planos e orçamentos dos armazéns, a cujo typo se refere o decreto n. 6.363, de 7 de fevereiro de 1907, ficava acceto, pelos motivos expostos, o projecto do primeiro daquelles armazens, tal como se acha construído pela referida companhia.

AVISO N. 137 — DE 31 DE MAIO DE 1910

Communica a ordem expedida á Delegacia Fiscal no Pará sobre o trafego dos armazens da Companhia «Port of Pará»

Sr. Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas. — Communico-vos, em solução ao vosso aviso n. 103, de 9 de março ultimo que, pela ordem da Directoria do Gabinete do Thesouro Nacional n. 34, de 4 de abril ultimo, foi a Delegacia Fiscal no Pará autorizada a considerar em trafego o armazem n. 2, da Companhia «Port of Pará», devendo os demais armazens que forem construidos ser igualmente entregues ao trafego, mediante autorização deste ministerio, conforme a clausula XVI do contracto de 7 de junho de 1906.

Reitero-vos os meus protestos de elevada estima e consideração. — *Leopoldo de Bulhões.*

DECRETO N. 8.045 — DE 2 DE JUNHO DE 1910

Suspende a cobrança da taxa de 2 %, ouro, para melhoramentos dos portos, na Alfandega do Estado do Pará, a partir do dia 1 de julho proximo vindeiro

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo a que a Companhia «Port of Pará», cessionaria da concessão feita pelo decreto n. 5.978, de 18 de abril de 1906, para a execução das obras de melhoramentos do porto de Belém, no Estado do Pará, já inaugurou certa extensão de cães (1);

(1) A extensão a que se refere este decreto é de 120 metros, primeiro trecho de cães inaugurado a 12 de outubro de 1909. Deferindo o pedido da Companhia «Port of Pará», o Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas fê-lo nos termos seguintes:

« Autorizo a inauguração do trecho de cães de 120 metros, de que trata o requerimento. Inaugurado elle, serão cobradas as taxas do contracto, conforme determina o 2º periodo da clausula XVI, devendo ser isto communicado ao Ministerio da Fazenda, para resolver a applicação do disposto na 1ª parte da citada clausula.

Correrá por conta da Companhia o transbordo de mercadorias em alvarengas, quando os navios não atracarem ao cães. Quanto ás mercadorias descarregadas nos trapiches desapropriados pela Companhia, por isto que não gosam das vantagens offerecidas pelo serviço do cães, pagarão as taxas de capatazias e de armazenagem, sendo estas fixadas em o n. 2 das tarifas annexas ao Regulamento approved pelo decreto n. 6.644, de 17 de setembro de 1907 ».

O Sr. Ministro da Fazenda, sobre o mesmo assumpto, dirigiu ao inspector da Alfandega do Pará o seguinte telegramma:

« A' vista da requisição feita pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, em aviso n. 247, de 15 de setembro proximo findo, e informações dessa Alfandega, autorizei a Companhia «Port of Pará» a iniciar terça-feira, 12 do corrente, o serviço do novo cães e armazem já construidos. Ao referido cães só podem atracar e descarregar os navios que essa Inspectoria designar, tendo em vista a capacidade do trecho já construido e do armazem, ao qual serão recolhidas as mercadorias que essa Inspectoria determinar. Fica ao criterio dessa Inspectoria a distribuição do serviço pelo cães e pela ponte da Alfandega, bem assim a designação dos armazens da Companhia ou da Alfandega a que serão levadas as mercadorias.

A Companhia se obriga, até o dia 12, a estabelecer os meios precisos para conducção dos volumes que descarregarem no cães e que tenham de ser recolhidos aos armazens da Alfandega. Quanto á demolição dos antigos armazens e da ponte, a Companhia poderá realizal-a quando for ella indispensavel ao serviço de construcção e dragagem, a juizo dessa Inspectoria.

A Companhia reclama que lhe sejam adjudicadas as taxas de mercadorias de capatazias referentes aos volumes que ella descarregar e conduzir nos armazens da Alfandega. Em breve será enviado a essa Inspectoria o Regulamento approved e as taxas estabelecidas pelo contracto.

A Delegacia Fiscal do Thesouro receberá a devida communicação ».

bem assim a que a renda cobrada pela mesma companhia, na forma do contracto assignado a 7 de junho de 1906, em virtude daquelle decreto, é sufficiente para produzir 6 % do capital empregado nas obras, conforme consta dos papeis transmittidos ao Ministerio da Fazenda pelo da Viação e Obras Publicas com o aviso n. 203, de 7 do mez proximo findo, resolve, á vista dos termos da clausula XVI do referido contracto, suspender a cobrança da taxa de 2 %, ouro, para melhoramentos dos portos, na Alfandega do Estado do Pará, a partir do dia 1 de julho proximo vindouro.

Rio de Janeiro, 2 de junho de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

NILO PEÇANHA.

Leopoldo de Bulhões.

AVISO N. 172 — DE 30 DE JUNHO DE 1910

Declara que a conversão, em papel, de uma quantia por conta do fundo especial de 2 %, ouro, para melhoramentos do porto do Pará, deve ser feita á taxa do dia e á vista

Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas. — Em resposta ao vosso officio n. 1.223, de 14 do corrente, requisitando a conversão em papel, ao cambio de 15 d., da quantia de 100:000\$, ouro, por conta do fundo especial de 2 %, ouro, para o serviço de melhoramentos do porto do Pará, cabe-me levar ao vosso conhecimento que a conversão só póde ser feita á taxa do dia e á vista.

Reitero-vos os meus protestos de elevada estima e consideração. — *Leopoldo de Bulhões.*

AVISO N. 320 — DE 13 DE JULHO DE 1910

Autoriza a Companhia «Port of Pará» a levar á conta do seu capital um terço da importancia do contracto feito com o Dr. Oswaldo Gonçalves Cruz para debellar os germens da malaria e do typho americano em beneficio do pessoal das obras daquelle porto

Ao engenheiro-fiscal das obras do porto de Belém, no Estado do Pará. — Declaro-vos, para os devidos effeitos, que attendendo ao que requereu a Companhia «Port of Pará», resolvi conceder-lhe autorização para levar á conta do respectivo capital a importancia de 46:188\$120, correspondente a um terço da despesa oriunda do contracto que celebrou com o Dr. Oswaldo Gonçalves Cruz para o fim de aconselhar os meios de promover uma campanha prophylactica energica e systematica contra os germens da malaria e typho americano, em beneficio do pessoal das obras desse porto. — *Francisco Sá.*

AVISO N. 371 — DE 4 DE AGOSTO DE 1910

Pede a expedição de providencias á Inspectoria da Alfandega do Pará sobre a entrega ao trafego provisório do 2º armazem externo da Companhia «Port of Pará»

Sr. Ministro da Fazenda. — Tendo, autorizado o engenheiro-chefe da commissão fiscal das obras do porto do Pará a aceitar e a entregar ao trafego provisório o 2º armazem externo, quinto

construido pela Companhia «Port of Pará», em virtude do seu contracto, solicito de V. Ex. a expedição de ordens telegraphicas, á Inspectoria da Alfandega do Pará, naquelle sentido.

Prevaleço-me do ensejo para reiterar a V. Ex. os meus protestos de elevada estima e distincta consideração. — *Francisco Sá.*

AVISO N. 210 — DE 15 DE AGOSTO DE 1910

Communica o indeferimento de um pedido da Companhia «Port of Pará» e declara que a requerente está sujeita ao pagamento do sello pelo decreto que lhe deu autorização para continuar a funcionar na Republica

Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas. — Cabe-me levar ao vosso conhecimento, para os devidos fins, que, por acto de 1 deste mez, resolvi indeferir o requerimento em que a Companhia «Port of Pará» pede reconsideração do despacho que vos communiquei em aviso n. 185, de 7 de outubro do anno proximo passado, e pelo qual ficou decidido, em sessão do extinto Conselho de Fazenda, de 18 de setembro daquelle anno, que a requerente está sujeita ao pagamento do sello devido pelo decreto que lhe deu autorização para continuar a funcionar no Brazil.

Reitero-vos os meus protestos de elevada estima e consideração. — *Leopoldo de Bulhões.*

AVISO N. 397 — DE 23 DE AGOSTO DE 1910

Pede ao Ministro da Fazenda se digne ordenar á Delegacia Fiscal no Pará que preste á Commissão Fiscal das obras do porto daquelle Estado o auxilio que solicitar para completar a planta levantada pela commissão especial de 1878 e confrontal-a com suppostos limites de particulares

Sr Ministro da Fazenda. — Sciente pelo aviso de V. Ex. n. 165, de 21 de junho proximo passado, de haver sido ordenado á Delegacia Fiscal do Thesouro Federal no Estado do Pará facultasse ao chefe da commissão fiscal das Obras do Porto do mesmo Estado o exame da planta levantada pela Commissão Especial de 1873, acaba aquella commissão fiscal de trazer ao conhecimento deste Ministerio que a referida delegacia não lhe faculta as cópias de que carece dos termos de aforamento do Orphanato Lemos e Viuva Calandier, na zona do cães do saneamento, bem assim impediu consultar os livros de termos de demarcações da Commissão Especial, não só para completar a dita planta, dilacerada em muitos pontos, como para confrontar com suppostos limites de particulares.

Rogo, pois, a V. Ex., se digne de ordenar áquella Delegacia Fiscal prestar á commissão fiscal das Obras do Porto todo o auxilio que lhe for solicitado para o bom andamento do serviço de que se trata.

Reitero a V. Ex. os meus protestos de estima e consideração. — *Francisco Sá.*

DECRETO N. 3.349 — DE 8 DE NOVEMBRO DE 1910

Modifica o projecto approved para o primeiro trecho da primeira secção das obras do porto de Belém do Pará, de modo a ser allí conservada a doca Ver-o-Peso

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, considerando ser necessario manter a doca de Ver-o-Peso, no primeiro trecho da primeira secção das obras do porto de Belém, do Pará, de que é cessionaria a Companhia « Port of Pará », decreta :

Artigo unico. Fica modificado o projecto do primeiro trecho da primeira secção das obras do porto de Belém, do Pará, a que se refere o decreto n. 6.950, de 14 de maio de 1908, de conformidade com as clausulas que a este acompanhavam, assignadas pelo Ministro da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 8 de novembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá

Clausulas a que se refere o decreto n. 3.349, desta data

O cães destinado á navegação fluvial, que pela clausula I do decreto n. 6.950, de 14 de maio de 1908, se estende até o forte do Castello, deverá ser construido de modo a ser conservada a doca do Ver-o-Peso, desistindo a Companhia « Port of Pará » de todo e qualquer direito ao terreno de marinha no qual se acha construido o Mercado de Ferro, pertencente á Municipalidade de Belém.

A Companhia concessionaria obrigar-se-ha :

1º, conservar a doca do Ver-o-Peso, dragando-a convenientemente e estabelecendo uma porta de eclusa, logo que essa porta for julgada necessaria ;

2º, construir na extensão comprehendida entre o Castello e o Arsenal de Marinha cinco molhes rectangulares, destinados á navegação fluvial e da cabotagem, tendo 60^m,9 de comprimento e 55^m,0 de largura, com intervallo de 40^m,0 entre um e outro, segundo plano e orçamento que serão opportunamente approveds.

III

Fica reduzida, a 860^m,0 a extensão de cães do primeiro trecho e augmentada de 240^m,0 a linha de cães do segundo trecho, na primeira secção, de modo a ficar esta com a extensão total de 1.100^m,0 de muralha de cães.

IV

O canal de entrada e o canal em frente ao cães terão a profundidade uniforme de 9^m,24.

V.

Nas proximidades da antiga doca Souza Franco será construída uma outra doca, de accordo com o projecto que for approved pelo Governo.

VI

Fica modificada a clausula X do decreto n. 5.978, de 18 de abril de 1906, no sentido de ter a Companhia o direito de arrendar, como preceitua essa clausula, os terrenos comprehendidos entre a doca do Ver-o-Peso e a rampa de Sacramento.

Rio de Janeiro, 8 de novembro de 1910. — *Francisco Sá.*

AVISO N. 539 — DE 9 DE NOVEMBRO DE 1910

Dá instrucções para a tomada de contas a Companhia «Port of Pará» e determina outras providencias

Ao engenheiro-chefe da Commissão Fiscal das Obas do Porto do Pará. — Em solução aos vossos officios de 14 de maio e 12 de junho de 1909, relativamente ás reclamações feitas pela «Companhia Port of Pará», sobre as tomadas de contas relativas ao 2º semestre de 1907 e 1º de 1908, declaro-vos, para os fins convenientes que, de conformidade com o que determinam as clausulas, XXIII do decreto 5.978, de 18 de abril de 1906, e III do decreto n. 6.363, de 7 de fevereiro de 1907, fica estabelecido o seguinte :

1.º Nas tomadas de contas, que serão semestraes, deverão ser apuradas as seguintes verbas : « Lucro de empreitada » e « Despezas geraes » ; a primeira com a porcentagem de 5 %, e a segunda com a de 10 % sobre o valor total das obras.

2.º Será levada á conta do capital permanente a despeza feita com desapropriações, construcções e installações em Val de Cães ; com deducção, porém da despeza correspondente ás installações que deixarem de ser effectuadas no Castello. Aquellas construcções e installações revertirão para a União, como as demais, na forma do contracto.

3.º Será de 1\$520, ouro, o preço do metro cubico de dragagem, qualquer que seja a natureza do terreno, com excepção de rocha, e qualquer que seja a distancia do transporte do producto excavado, de modo a evitar o esu retorno para o interior do porto.

4.º A verba consignada no orçamento do primeiro trecho de caés, sob o titulo « Administração e despesas preliminares », deverá ter a seguinte applicação: Nas contas do 1º semestre, será contemplada, como capital permanente, a importancia de 380:000\$, a titulo de « despesas preliminares », e nas tomadas das contas daquelle semestre e nas dos 13 semestres subsequentes será admittida, em cada uma a titulo de « administração », a importancia de 80:000\$000. — *Francisco Sá.*

AVISO N. 566 — DE 21 DEZEMBRO DE 1910

Autoriza a Companhia « Port of Pará » a cobrar a taxa de \$003 por mercadoria embarcada ou desembarcada no dito porto

Ao chefe da Comissão Fiscal das Obras do Porto de Belém.
— Tomando em consideração o que informastes por officio n. 28, de 28 de maio do corrente anno e attendendo a que a Companhia « Port of Pará » cessionaria do contracto para as obras de melhoramentos do porto dessa capital, já proporciona prompto embarque e desembarque ás mercadorias que transitarem pelo caés do porto e outras dependencias, declaro-vos, para os fins convenientes, em resposta áquelle officio, que fica autorizada a referida companhia a cobrar a taxa \$003 por kilogramma da mercadoria embarcada e desembarcada no dito porto, nos termos da clausula XII do decreto n. 5.978, de 18 abril de 1906, publicando, porém, essa commissão na praça de Belém, para conhecimento dos interessados, editaes com o prazo de 30 dias para o inicio da cobrança da taxa acima indicada.

Saude e fraternidade. — *J. J. Seabra.*

Estado do Maranhão

Porto do Maranhão

O porto do Maranhão está situado na ilha do mesmo nome, no ponto em que se reúnem os estuários dos rios Bacanga e Anil. Por ocasião da maré baixa, o porto se transforma em um estreito canal, ladeado de bancos de areia, entre os quaes vasam as aguas dos dois rios.

Esse porto tende manifestamente a aterrar-se, devido a um conjuncto de causas diversas. Ao longo da costa existem grandes baixios e bancos de areia; do lado de terra, dunas em constante movimento. Accrescente-se a isso a influencia de correntes oceanicas e das marés que apresentam alli grande amplitude, e se comprehendão as difficuldades technicas que offerece a construcção e conservação desse porto. Na bahia de São Marcos, porém, em ponto pouco distante da capital do Estado, se acha a enseada de Itaqui, de aguas profundas e bastante vasta, com os requisitos de um bom ancoradouro, apesar das variações das marés.

A sua posição no sitio de convergencia de uma importante rêde fluvial, despertou sempre a attenção para esse porto de promissor futuro, que foi estudado em diversas épocas pelos especialistas Hawkshaw e Milnor Roberts e pelo engenheiro André Rebouças, além de outros mais modernos. Diversos planos teem sido propostos para o seu melhoramento.

A primeira concessão, tendo por objecto o seu melhoramento e exploração commercial, foi dada aos engenheiros Rebouças e Belford Rôxo, pelo decreto n. 4.544, de 20 de junho de 1870. As obras contractadas com esses concessionarios consistiam em: uma dóca de typo aperfeiçoado, munida de armazens, aparelhamento e accessorios e conservação do porto com profundidade bastante para a fluctuação, em toda a maré, de navios de cinco metros de calado; conclusão do dique das Mercês, dando-lhe dimensões sufficientes para receber navios de 80 metros de comprimento por cinco de calado, e o res-

pectivo aparelhamento; desobstrucção dos canaes de acesso á doca e ao dique, afim de poderem ser transitados por navios do calado referido, e construcção de uma muralha de 2^m,50 de altura em torno da doca e suas dependencias, de modo que não lhes fosse permittido o acesso a não ser pelas portas da Alfandega.

Essas obras foram avaliadas em 2.000:000\$, o prazo para sua conclusão fixado em cinco annos, tendo os concessionarios o seu uso e gozo por 90 annos.

Para remuneração do capital era dado aos concessionarios o direito de perceberem, pelos serviços do caés, as mesmas taxas estabelecidas pela companhia da doca da Alfandega do Rio de Janeiro e, pela utilização do dique, taxas que não excedessem ás percebidas no dique da ilha das Cobras.

Para explorar o seu contracto, deviam os concessionarios incorporar uma companhia no prazo de dous annos. O prazo foi prorogado duas vezes, por dois annos de cada vez, sem resultado, e a concessão caducou.

Em 1890 concedeu o Governo Provisorio ao engenheiro Aarão Reis, com o privilegio de uma estrada de ferro do rio Itapecurú ao Tocantins e Araguaia, autorização para construir as obras de melhoramento do porto do Maranhão. Os concessionarios deveriam apresentar dentro de um anno, estudos definitivos das obras de melhoramento, tanto do ancoradouro nos estuarios dos rios Anil e Bacanga como da enseada de Itaqui, reservando-se o Governo o direito de optar por um ou outro desses dous projectos. No projecto deviam ser incluídas as obras necessarias á conclusão do canal de Arapahy e do dique das Mercês. O contracto estabelecia mais que, se o Governo entendesse preferivel, poderia encarregar os concessionarios dos trabalhos de conservação do ancoradouro existente, que estavam sendo executados administrativamente. Neste caso lhes seria transferido o material pertencente ao Estado e paga uma subvenção annual de 150:000\$, para os trabalhos de conservação, e renovação do material. O prazo da concessão é de 40 annos, com reversão para o Estado, no fim desse tempo, das obras de melhoramento, predios, terrenos, bemfeitorias e material. A concessão foi transferida á Empreza Industrial de Melhoramentos no Brazil e passada á Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão, em 1891. Por essa occasião foi encarregada á Companhia dos trabalhos de conservação do porto e conclusão do caés da Sagração, mediante a subvenção annual de 100:000\$000.

Esse serviço estava a cargo da Comissão de Melhoramentos Hydraulicos do Maranhão, que ficou, então extinta, sendo o seu material transferido posteriormente á companhia cessionaria.

O prazo para inicio das obras de melhoramento foi prorogado diversas vezes, e o contracto modificado. A companhia entretanto quasi que se limitou aos trabalhos a cargo da extinta Comissão Hydraulica, tendo a sua subvenção elevada de 100:000\$ para 150:000\$000.

As condições do porto se tornam cada vez mais precarias, pelo que o Governo, desde 1907, resolveu mandar estudar os melhoramentos do ancoradouro de Itaqui. Por portaria de 27 de novembro desse anno foi constituida uma sub-comissão, destacada da Comissão das Obras do Porto do Rio de Janeiro, para estudar o regimen do littoral desde a ponta da Madeira até a ponta na extremidade sul da enseada de Itaqui, reunindo para tal fim a maior somma possivel de dados fornecidos por estudos anteriores, e fazendo observações sobre marés, correntes, movimento de areias etc., com o objectivo da construcção de um porto para a navegação de maior calado compativel com as condições locais.

A comissão iniciou os estudos em 1908 desde antes da Ponta da Madeira até a de Itaqui e proseguindo-os, pelo littoral, até a Camboinha. Foram observadas as marés, cuja oscillação alli attinge a mais de oito metros. Devido a essa grande oscillação, a carga e descarga em um cáes fixo apresentaria muitas difficuldades, pelo que foi projectado um cáes fluctuante, permittindo a atracação de navios de grande calado e com 200 metros de comprimento sobre 20 de largura, ligado ao littoral por uma ponte fluctuante de 176^m,50 por oito metros. O custo total das obras projectadas eleva-se a... 2.574:000\$000.

Quanto ao cáes da Sagração, começado em 1841 e devendo ter a extensão total de 1.779 metros, está quasi terminado.

As condições especialmene desfavoraveis do porto do Maranhão e a necessidade de realizar o seu melhoramento com efficacia, tem demorado a resolução do Governo, que depende ainda de alguns estudos de detalhe. A maioria dos profissionaes, porém, é de opinião que se deve optar afinal pela enseada do Itaqui.

LEI N. 834 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1901

(Fixa a despesa para 1902)

Consigna no art. 17, n. 11, letra G, a seguinte verba, em papel :

Porto do Maranhão :
Subvenção á Companhia Geral de Melhoramen-
tos do Maranhão..... 150:000\$000

LEI N. 957 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1902

(Fixa a despesa para 1903)

Verba do art. 21, n. 10, letra G :

Porto do Maranhão..... 150:000\$000

Art. 22. E' o Poder Executivo autorizado :

XXIII. A entrar em accôrdo com a Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão para incluir entre as obrigações contrahidas pela mesma, em virtude das clausulas do decreto n. 380, de 6 de junho de 1891, a de prolongar o caes em construcção até a rampa denominada de Palacio e dahi até o edificio do Thesouro Publico do Estado, fixando-se no respectivo contracto a quantidade de serviço que dahi por deante deve ser realizada em cada exercicio.

XXIV. A prorogar por tres annos o prazo para o inicio da construcção das obras de melhoramentos do porto de S. Luiz do Maranhão de que é concessionaria a Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão, com a condição de, dentro de um anno, dar começo ás obras necessarias á conclusão do canal de Arapahy, a que se refere a clausula 5ª do decreto n. 909, de 23 de outubro de 1890, devendo estas ficar concluidas no prazo minimo de tres annos.

DECRETO N. 5.081 — DE 22 DE DEZEMBRO DE 1903

Modifica o contracto celebrado em virtude do decreto n. 380, de 6 de junho de 1891, com a Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão e usando da autorização constante do art. 22, n. XXIII, da lei n. 957, de 30 de dezembro de 1902, decreta :

Artigo unico. Fica modificado, de conformidade com as clausulas que com este baixam, assignadas pelo ministro de

Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, o contracto celebrado em virtude do decreto n. 380, de 6 de junho de 1891, com a Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão (1).

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

Clausulas a que se refere o decreto n. 5.081, desta data

I

A companhia se obriga não só a executar as obras do caés da Sagração de que trata o decreto n. 380, de 6 de junho de 1891, até a ponta dos Remedios, segundo o projecto já approved, como ainda a prolongar o mesmo caés provisório até a rampa de Palacio ou outra que, em substituição, venha alli a ser construída por ordem do Governo estadual ou municipal, e, em seguida, o estenderá até o Thesouro Publico do Estado.

II

A companhia fará, logo após a assignatura do contracto, as obras necessarias para impedir a continuação do desmoronamento da muralha do antigo forte denominado S. Luiz, e bem assim o aterro de que necessita a rua que por alli passa, na parte em que se acha estragada, em consequencia do desmoronamento da referida muralha, podendo para a execução destas obras suspender temporariamente as do caés, conforme convier, de accôrdo com o engenheiro-fiscal por parte do Governo.

III

Nos trabalhos do caés e da conservação do actual ancoradouro serão pela companhia attendidas as determinações do Governo, que indicará os logares em que de preferencia devem ir sendo executadas as obras, e poderá exigir as alterações que a todo tempo julgar conveniente fazer nos projectos, para a melhor direcção que o prolongamento do caés deva ter, segundo as correntes maritimas ou por outros motivos.

IV (2)

A companhia se obriga a construir, no minimo, annualmente, 25 metros de caés e a dragar, tambem, no minimo, por anno, 35.000 toneladas de vasa e areia no logar destinado ao ancoradouro dos navios ou em outro, si o ancoradouro já estiver com a precisa profundidade. A quantidade, porém, de metros de caés a construir e da dragagem será augmentada na proporção da elevação que porventura houver na verba destinada ao serviço.

O producto da dragagem será de preferencia aproveitado nos pontos do caés que mais precisarem de aterro.

(1) O contracto, modificado de accôrdo com este decreto, foi lavrado na Secretaria da Industria, Viação e Obras Publicas, em 3 de dezembro de 1903. Recusado o registro pelo Tribunal de Contas, a Companhia recorreu ao Congresso, que o approvou no art. 16 da lei n. 1.316, de 31 de dezembro de 1904.

(2) Esta clausula foi alterada pelo decreto n. 5.994, de 20 de março de 1906.

V

Pela inobservancia de qualquer das presentes clausulas perderá o Governo impôr á companhia multas na importancia de 200\$ a 5:000\$, conforme a gravidade da falta, as quaes poderão ser deduzidas das sommas que houverem de ser pagas á companhia, e, na falta destas, da respectiva caução, que, neste caso, deverá, sem demora, ser restabelecida.

VI

Si a companhia quatro vezes incorrer na pena de multa comprehendida nesse numero, pelo menos uma vez, a imposição do maximo estabelecido na clausula precedente, o Governo terá o pleno direito de declarar caduco o contracto.

Nesse caso a companhia não terá direito a fazer reclamação alguma e perderá em beneficio dos cofres publicos a caução prestada.

VII

O prazo para a execução dessas obras e de quaesquer outras que o Governo resolver fazer construir com relação ao prolongamento do cães terminará em 31 de dezembro de 1907.

Rio de Janeiro, 22 de dezembro de 1903. — *Lauro Severiano Müller*.

LEI N. 1.145 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1903

(Fixa a despeza para 1904)

.....
Art. 16, n. 10 (verba para — obras federaes nos Estados),
letra F :

Porto do Maranhão :
Subvenção á Companhia Geral de Melhora-
mentos do Maranhão..... 150:000\$000

LEI N. 1.316 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1904

(Fixa a despeza para 1905)

.....
Art. 16. Fica approvado o contracto celebrado com a Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão, em 31 de dezembro de 1903, em virtude da autorização constante do art. 22, n. XXIII, da lei n. 957, de 30 de dezembro de 1902, para o serviço de conservação do porto do Maranhão e prolongamento do respectivo cães, devendo contar-se de 1 de janeiro de 1905 o prazo de cinco annos nelle estipulado.

LEI N. 1.453 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1905

(Fixa a despeza para 1906)

.....
Art. 14, verba 10ª — Obras federaes nos Estados:

150:000\$ para ser augmentada dessa importancia a consignação destinada ás obras do porto do Maranhão, ficando a companhia encarregada desse serviço obrigada a augmentar a quantidade de cães e dragagem na proporção determinada na clausula IV do decreto n. 4.081, de 22 de dezembro de 1903.

LEI N. 2.221 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1909

(Fixa a despesa para 1910)

Art. 17, verba 7ª — Obras federaes nos Estados :

Porto do Maranhão — 300:000\$, sendo : 200:000\$ para aquisição de uma draga de sucção e demais material de dragagem e 100:000\$ para instalação de serviço, officinas, dragagem, construcção do cáes, aterro, etc.

DECRETO N. 5.471 — DE 28 DE FEVEREIRO DE 1905

Fixa o prazo do contracto celebrado com a Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão para o serviço de conservação do porto do Maranhão e prolongamento do respectivo caes (1)

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão, decreta :

Artigo unico. O prazo de cinco annos, estipulado no contracto de 31 de dezembro de 1903, celebrado com aquella companhia em virtude do decreto n. 5.081, de 22 de dezembro do mesmo anno, para o serviço de conservação do porto do Maranhão e prolongamento do respectivo cáes, deverá contar-se de 1 de janeiro do corrente anno, de accôrdo com a disposição constante do art. 16 da lei n. 1.316, de 31 de dezembro de 1904, que approvou o referido contracto.

Rio de Janeiro, 28 de fevereiro de 1905, 17º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

DECRETO N. 5.934 — DE 20 DE MARÇO DE 1906

Altera a clausula IV da decreto n. 5.081, de 22 de dezembro de 1903, para elevar ao dobro o serviço de construcção do cáes e de dragagem no porto do Maranhão

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão e de conformidade com o disposto na lei n. 1.453, de 30 de dezembro de 1905, que elevou a 300:000\$ a subvenção concedida á mesma companhia para execução das obras do porto do Maranhão, decreta :

Artigo unico. Fica alterada a clausula IV das que baixaram com o decreto n. 5.081, de 22 de dezembro de 1903, de accôrdo com o art. 14, verba 10ª, da lei n. 1.453, de 30 de dezembro de 1905, observadas as clausulas que a este acompanham, assignadas pelo Ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 20 de março de 1906, 18º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

(1) O termo de accôrdo fixando o prazo a que se refere este decreto foi lavrado e assignado na Secretaria da Industria, Viação e Obras Publicas em 30 de dezembro de 1905

Clausulas a que se refere o decreto n. 5.934, desta data

I

Fica alterada a clausula IV do decreto n. 5.081, de 22 de dezembro de 1903, na conformidade do art. 14, verba 10^a, da lei n. 1.453, de 30 de dezembro de 1905, no sentido de ser elevado ao dobro, annualmente, o serviço de construcção do cães e de dragagem de vasa e areia no porto do Maranhão, no logar destinado ao ancoradouro de navios, ou em outro, si o ancoradouro já estiver com a profundidade precisa.

II

A companhia fará acquisição do material indispensavel para levar a effeito o serviço de que trata a clausula anterior.

III

A companhia executará pela melhor fórma, a juizo do Governo, a drenagem de toda a área por ella aterrada, de modo a dar prompto escoamento ás aguas pluvias.

IV

Continuam em vigor as demais clausulas dos decretos n. 5.081, de 22 de dezembro de 1903, n. 909, de 23 de outubro de 1890, n. 380, de 6 de junho de 1891 e n. 5.471, de 28 de fevereiro de 1905, que não tenham sido revogadas; devendo assim terminar em 31 de dezembro de 1909 o prazo para a execução das obras.

V

Será declarado sem effeito o presente decreto si, dentro do prazo de 30 dias, contados da publicação no *Diario Official*, não houver a Companhia assignado o respectivo contracto.

Rio de Janeiro, 20 de março de 1906. — *Lauro Severiano Müller*.

PORTARIA — DE 27 DE NOVEMBRO DE 1907

O Ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica, resolve approvar as instrucções que com este baixam, assignadas pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado deste Ministerio, para a sub-commissão encarregada dos estudos do porto de Itaquí, no Estado do Maranhão, e subordinada á Commissão Fiscal Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro, 27 de novembro de 1907. — *Miguel Calmon du Pin e Almeida*.

Instrucções a que se refere a portaria desta data

I

E' constituida uma sub-commissão, destacada da Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro, e subordinada á directoria tecnica da mesma commissão, para fazer os estudos necessarios ao estabelecimento de um porto nas immediações da Ponta de Itaquí, no Estado do Maranhão,

II

A sub-commissão estudará cuidadosamente o regimen do littoral desde a Ponta da Madeira até a ponta na extremidade sul da enseada de Itaqui, reunindo para tal fim a maior somma possível de dados fornecidos por estudos anteriores e fazendo observações sobre marés, correntes, movimento de areias, etc.

III

Os estudos teem por objectivo a construcção, nas immedições da Ponta de Itaqui, de um porto para navegação de maior calado, compativel com as condições locais, e, para isso, deverão comprehender o seguinte :

a) planta hydrographica, na escala de 1:10.000, de toda a área a que possa interessar o projecto, indicações sobre a natureza do fundo, direcção, velocidade e duração das correntes e dos ventos, etc. ;

b) plantas, elevações de secções, em escalas convenientes, das obras de protecção que forem julgadas necessarias ao abrigo do ancoradouro e a conservação da sua profundidade, e bem assim das que forem necessarias aos serviços de carga, descarga e armazenagem das mercadorias, examinando especialmente a solução de um desembarcadouro por meio de pontes fixas ou cões fluctuantes ;

c) especificações relativas a essas obras e orçamento detalhado de seu custo ;

d) dados estatísticos sobre o movimento marítimo e commercial do porto de S. Luiz do Maranhão ;

e) estudo da ligação do porto de Itaqui com a cidade de S. Luiz do Maranhão, examinando para esse fim os estudos já feitos pela Companhia de Melhoramentos do Maranhão ;

f) relatorio circunstanciado em justificação do projecto.

IV

A sub-commissão será composta do pessoal constante do quadro anexo e dirigida pelo engenheiro-chefe da sub-commissão dos portos de Fortaleza e Camocim.

V

Ao engenheiro-chefe da sub-commissão cabe :

1º, solicitar dos poderes publicos do Estado e da Capitania do Porto as medidas, providencias ou auxilios de que possa precisar com caracter urgente ;

2º, propôr as providencias ou medidas que lhe pareçam convenientes para o desempenho da sua missão ;

3º, apresentar mensalmente um relatorio resumido dos trabalhos e occurencias do mez anterior ;

4º, prestar, tambem mensalmente, contas das despezas do mez anterior, acompanhadas dos respectivos documentos devidamente processados, sendo as folhas de pagamento em duas vias e as contas do fornecimento dos materiaes em triplicata ;

5º, comprar os materiaes de que careça, mediante pedido de preços a tres fornecedores, pelo menos, quando possivel, archivando as respectivas propostas ;

6º, entender-se directamente com o director tecnico da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro sobre tudo que disser respeito á commissão a seu cargo.

VI

O engenheiro-chefe, achando-se ausente da séde dos trabalhos, será substituido pelo engenheiro mais graduado, a quem competirá dar todas as providencias para o bom andamento dos trabalhos.

VII

E' fixada em 6:000\$ a importancia maxima das despesas mensaes da sub-commissão, a qual só poderá ser excedida com autorização especial do director tecnico da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro.

VIII

Será posta na Delegacia Fiscal do Thesouro da Fortaleza, á disposição do engenheiro-chefe da sub-commissão dos estudos dos portos de Fortaleza e Camocim, a quantia necessaria para as respectivas despesas, da qual o mesmo engenheiro fará requisição, á proporção das necessidades do serviço.

IX

Terminados os estudos, que devem ser feitos dentro do prazo de seis mezes, recolher-se-ha a sub-commissão ao Escriptorio Central no Rio de Janeiro, afim de organizar os projectos, deixando no local dos estudos, se fôr necessario, o pessoal e material com o qual tenham de ser continuadas as observações que os projectos definitivos exigirem.

Directoria Geral de Obras e Viação, 27 de novembro de 1907. — *J. Freire Parreiras Horta*, director geral.

QUADRO DO PESSOAL A QUE SE REFERE O ART. IV DAS INSTRUÇÕES DESTA DATA

N.	Categorias	Ord.	Grat.	Diarias	Total
1	engenheiro de 2ª classe..	6:400\$	3:200\$	16\$	15:440\$
1	conductor de 1ª classe...	4:000\$	2:000\$	10\$	9:650\$
1	conductor de 2ª classe...	3:200\$	1:600\$	6\$	6:990\$
1	escripturario de 3ª classe	2:400\$	1:200\$	—	3:600\$

Observações — O engenheiro-chefe poderá admittir feitores, marinheiros e trabalhadores pelos salarios estabelecidos no porto de Itaqui para os serviços publicos.

Directoria Geral de Obras e Viação, 27 de novembro de 1907. — *J. Freire Parreiras Horta*, director geral.

Estado do Ceará

Porto de Fortaleza

A costa do Ceará apresenta diversos portos frequentados pela grande e pequena cabotagem, como os de Camocim, Acarahú, Aracaty, além de outros só accessíveis ás embarcações miudas. De todos elles, porém, o mais importante é o da capital.

O porto de Fortaleza consta de uma enseada aberta, distante cerca de tres milhas da ponta de Mucuripe, que o resguarda mais ou menos dos ventos de léste. O ancoradouro, propriamente, se compõe de uma faixa desimpedida de duas milhas ao longo do littoral. Dessa distancia, mar a fóra, se encontram diversos estorvos á navegação, como baixios bancos e recifes. Antes das primeiras obras de melhoramento o principal embaraço ao movimento das embarcações consistia no recife chamado do Porto, o qual, começando proximo á praia, se alongava obliquamente numa extensão de 300 metros.

Em épocas diversas varios engenheiros, nacionaes e estrangeiros teem estudado os meios de melhora-lo e formulado projectos, dos quaes o mais minucioso foi o de Sir John Hawkshaw, que alli esteve para esse fim, commissionedo pelo Governo em 1875. O projecto Hawkshaw, em suas linhas geraes consistia em construir-se, por fóra do recife, um quebramar ligado á terra por um viaducto sobre estacas, com vãos de 15 metros. Ao longo do littoral a construcção de um cáes e molhe paralelo a este. Ligação do porto á estrada de ferro de Baturité.

Já antes, em 1866, havia sido concedida ao engenheiro Zozimo Barroso e John James Foster, pelo decreto n. 3.689, de 24 de agosto, a construcção de um porto na enseada de Mucuripe, ligado a Fortaleza, e a sua exploração por 50 annos. Essa concessão não vingou.

Em 1881 o especialista Sir Milnor Roberts estudou de novo o porto de Fortaleza e propoz modificações ao projecto Hawkshaw. O Governo, porém, foi autorizado a contractar as obras de accôrdo com os planos desse profissional e, mediante concorrência publica, aceitou a proposta de Tobias Lauriano Figueira de Mello e Ricardo Lange. Com estes foi assignado o contracto, depois de approvadas as clausulas pelo decreto n. 8.943, de 12 de maio de 1883 e, para explorar a concessão, organizaram em Londres, no anno seguinte, uma companhia denominada « Ceará Harbour Corporation, Limited ».

Em 1886 a companhia submetteu á approvação do Governo o orçamento dos trabalhos na importancia de 2.500:000\$ e uma revisão dos detalhes do projecto, que foi tambem aceita. Nesse mesmo anno foram inauguradas as obras.

Devido á alteração dos vãos do viaducto de 15 metros para 9^m,15 e á construcção de pontes para a Alfandega, normaes á direcção da marcha das correntes, ficou embaraçada no porto a livre circulação das arçias que começaram a se accumular rapidamente em torno das construcções, entulhando o ancoradouro.

Em 1889 o Governo enviou o engenheiro Alfredo Lisboa para estudar os meios de remediar esse inconveniente e, de accôrdo com os planos por elle indicados, foi innovado o contracto da companhia cessionaria, em 1892, e elevado o seu capital, de 2.500:000\$ a 4.874:000\$, com garantia de juros por 25 annos e prorogado o prazo para a conclusão das obras.

Trabalhando com material deficiente, não conseguiu a companhia impedir a rapida accumulacão das areias cujo volume, augmentando dia a dia, tornava cada vez peiores as condições do porto.

Pela lei n. 490, de 16 de novembro de 1907, foi o Governo autorizado a encampar as obras do porto do Ceará, limitado o preço maximo da encampação ao valor das obras executadas de accôrdo com os orçamentos approvados. Essa autorização foi renovada pela lei n. 652, de 1899, e as obras foram encampadas em 1900, pelo decreto n. 3.602, de 20 de fevereiro.

Durante os annos subseqüentes persistiu a indecisão sobre se convinha restituir o porto de Fortaleza ás suas condições primitivas, o que exige grandes dispendios, e executar obras de melhoramento ou se o problema poderia ser resolvido utilizando-se a enseada de Muricupe.

Autorizado pela lei n. 1.617, de 1906 — orçamento da despeza para 1907—o Governo, por portaria de 27 de novembro desse anno, mandou proceder a estudos para a construcção, na Fortaleza ou immediações, de um porto para a navegação do maior calado compativel com as condições locais. A commissão encarregada desse trabalho levou instrucções para estudar, dentro de seis mezes, o regimen do littoral, desde a ponta do Mucuripe até a barra do rio Ceará, utilizando-se dos estudos anteriores e fazendo observações novas, devendo ao mesmo tempo começar os trabalhos de fixação das dunas existentes a barlavento da capital até além da ponta do Mucuripe. A commissão foi tambem incumbida de estudar o porto de Camocim.

Os estudos foram realizados em 1908 em toda a costa vizinha á cidade de Fortaleza, numa extensão de 10 milhas, e começadas igualmente a fixação das dunas pelo plantio de vegetaes apropriados e a dragagem das areias.

Recolhendo-se a esta capital com os dados essenciaes, a commissão formulou dous projectos.

O primeiro comprehendia um quebra-mar curvo de 1.054 metros de extensão, para proteger o actual ancoradouro externo, offerecendo na parte interna um caés de 440 metros acostavel por navios de 9^m,50; construcção de um viaducto aberto, de 972 metros de comprimento, ligando o littoral ao caés e prolongamento até este da Estrada de Ferro de Baturité; dragagens, construcção de abrigos para mercadorias etc. Essas obras são avaliadas, por grosso, em 17.000:000\$000.

O segundo projecto consistia no seguinte: Prolongamento do quebra-mar Hawkshaw, parallelamente á actual linha de baixa-mar, numa extensão de 852 metros e desse ponto em direcção á terra, com cerca de 300 metros, formando assim para o porto uma grande bacia, com entrada de 200 metros de largura em frente á Corôa Grande; no prolongamento do quebra-mar Hawkshaw um caés de 400 metros, acostavel por navios de oito metros de calado, outro caés, no littoral, de 280 metros, para navegação de tres metros e uma rampa de cimento armado para embarcações miudas. Para defender a entrada do porto e o canal de accesso, a construcção, sobre o recife da Corôa Grande, de um quebra-mar curvo de 900 metros. Dragagem, abrigos, accessorios etc. Avaliação, por alto, destas obras, 13.000:000\$000.

Este segundo projecto foi achado preferivel e depois

de revisto e completado, acceito pelo Governo que o approvou pelo decreto n. 8.204, de 8 de setembro do corrente anno. A 13 do mesmo mez foi expedido edital chamando concorrência para a construcção. As obras são avaliadas, pelo projecto, em 16.018:775\$960, cabendo ao contractante o seu uso e gozo pelo espaço de 66 annos.

O prazo para a recepção das propostas se encerrou a 25 de outubro. A concorrência foi annullada.

LEI N. 834 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1901

(Fixa a despesa para 1902)

.....
Art. 18. E' o Poder Executivo autorizado :
.....

XX. A contractar o estabelecimento de um aparelho de carga e descarga no porto da Fortaleza, mediante o pagamento de taxas previamente estipuladas e sem privilegio.

LEI N. 1.617 — DE 30 DEZEMBRO DE 1906

(Fixa a despesa para 1907)

.....
Art. 35. E' o Presidente da Republica autorizado :
.....

XXIX. A mandar proceder aos estudos necessarios á construcção de um porto perfeitamente abrigado, para navios de grande calado, que sirva ao commercio da capital do Ceará, podendo abrir para este fim o necessario credito até a quantia de 50:000\$000.

LEI N. 1.617 — DE 30 DEZEMBRO DE 1906

(Fixa a despesa para 1908)

.....
Art. 21, verba 10ª, obras federaes nos Estados :
Aumentada de..., sendo 300:000\$ para estudos, fixação de diarias e outros trabalhos preliminares, aquisição de dragas e respectivo custeio, — Pessoal e material — para os portos da Fortaleza, Camocim, Tutoya, Amarração e Itaqui.

LEI N 2.050 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1908

(Fixa a despesa para 1909)

.....
Art. 15. Verba 10ª, obras federaes nos Estados :
300:000\$ para estudos, fixação de diarias, aquisição de dragas e respectivo custeio, nos portos de Fortaleza, Camocim, Amarração, Tutoya e Itaqui.

PORTARIA — DE 27 DE NOVEMBRO DE 1907

O Ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica, resolve approvar as instrucções que com esta baixam, assignadas pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado

deste Ministerio, para a sub-commissão encarregada dos estudos dos portos de Fortaleza e Camocim, no Estado do Ceará, e subordinada á Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro, 27 de novembro de 1907. — *Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

Instruções a que se refere a portaria desta data

I

E' constituída uma sub-commissão, destacada da Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro, e subordinada á directoria technica da mesma commissão, para fazer os estudos necessarios ao estabelecimento dos portos de Fortaleza e Camocim.

II

A sub-commissão estudará cuidadosamente o regimen de littoral desde a Ponta do Mocuripe até a barra do rio Ceará, reunindo para tal fim a maior somma possivel de dados fornecidos por estudos anteriores e fazendo observações sobre ventos, marés, correntes, movimento de areias, etc., bem assim estudará o estuario do dito rio, verificando si elle se presta ao estabelecimento de um porto de grande calado.

III

Os estudos teem por objectivo a construcção na Fortaleza, ou immedições, de um porto para a navegação do maior calado compativel com as condições locais e, para isso, deverão comprehender o seguinte :

a) planta hydrographica, na escala de 1.10.000, dotada a area a que possa interessar o projecto, com indicações sobre a natureza do fundo, direcção, velocidade e duração das correntes, etc. ;

b) plantas, elevações e secções, em escalas convenientes, de quebra-marés, guias-correntes e demais obras tendentes ao abrigo do ancoradouro ou á conservação da sua profundidade, e, bem assim, das que forem necessarias ao serviço de carga, descarga e armazenagem das mercadorias ;

c) especificações relativas a essas obras e orçamento detalhado de seu custo ;

d) dados estatísticos sobre o movimento marítimo e commercial do porto nos ultimos 10 annos pelo menos ;

e) relatório circunstanciado em justificação do projecto.

IV

Com a organização de um projecto definitivo poderá depender de mais demoradas observações sobre o regimen da costa naquella região, deverão ser apresentados, dentro do prazo de seis mezes, os estudos que permitam desde logo o estabelecimento do serviço de dragagem para a utilização da bacia formada pelo quebra-mar construido, especificando o material que deve ser adquirido e bem assim a indicação de obras com o caracter provisorio, que facilitem o serviço de carga e descarga de mercadorias e embarque e desembarque de passageiros.

V

Como desde já se sabe que a fixação das dunas, existentes a barlavento da cidade até além da Ponta do Mocuripe, é trabalho de imprescindível necessidade, qualquer que seja o projecto, deverá ser executado com a maior rapidez possível; mesmo antes de qualquer estudo, poderá a sub-commissão começar immediatamente o plantio dos vegetaes que parecerem mais apropriados á fixação das referidas dunas, começando o serviço simultaneamente da cidade e da Ponta do Mocuripe, si for necessario.

VI

Relativamente ao porto de Camocim a sub-commissão fará os estudos necesarios para o melhoramento da barra e estabelecimento de um porto para navios de seis metros de calado e para esse fim :

- 1º, colligirá todas as plantas e dados adquiridos por estudos anteriores feitos naquelle porto ;
- 2º, levantará uma planta hydrographica de todo o estuario e da parte do rio influenciada pela maré ;
- 3º, fará o estudo mais completo que for possível da propagação da maré no estuario e no rio ;
- 4º, installará a observação de ventos, quanto á velocidade e direcção ;
- 5º, estudará a direcção e velocidade das correntes na barra e no estuario, colhendo dados minuciosos sobre o transporte de sedimentos e movimento de areias ;
- 6º, indagará sobre preços e facilidade dos materiaes de construcção ;
- 7º, obterá todos os dados estatísticos sobre o movimento de importação e exportação do porto, bem como sobre a frequencia e calado dos navios e vapores que o demandam.

VII

A sub-commissão indicará, de accôrdo com os estudos do artigo anterior, a melhor solução para o melhoramento do canal da barra e apresentará o projecto das obras necessarias, não só para a barra, como para o cães de atracação em Camocim, comprehendendo armazens etc.

VIII

A sub-commissão será dirigida por um engenheiro-chefe dos estudos dos portos de Fortaleza e Camocim, reger-se-ha, na parte administrativa, pelas disposições, que lhe forem applicaveis, do regulamento approved pelo decreto n. 5.031, de 10 de novembro de 1903, e será composta de conformidade com o quadro annexo.

IX

Será posta na Delegacia Fiscal do Tesouro na Fortaleza, á disposição do engenheiro-chefe da commissão, a quantia necessaria para as respectivas despezas, da qual o mesmo engenheiro fará requisição, á proporção das necessidades do serviço.

X

Ao engenheiro-chefe da sub-commissão cabe :

- 1º, solicitar dos poderes publicos do Estado e da Capitania do Porto as medidas, providencias ou auxilios de que possa precisar com character urgente ;

2º, propor as providencias ou medidas que lhe pareçam convenientes para o desempenho da sua missão ;

3º, apresentar mensalmente um relatório resumido dos trabalhos e occurrencias do mez anterior ;

4º, prestar, tambem mensalmente, contas das despezas do mez anterior, acompanhadas dos respectivos documentos devidamente processados, sendo as folhas de pagamento em duas vias e as contas do fornecimento dos materiaes em triplicata ;

5º, comprar os materiaes de que careça, mediante pedido de preços a tres fornecedores, pelo menos, quando possível, archivando as respectivas propostas ;

6º, entender-se directamente com o director tecnico da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro sobre tudo que disser respeito á commissão a seu cargo.

XI

E' fixada em 15:000\$ a importancia maxima das despezas mensaes da sub-commissão, a qual só poderá ser excedida com autorização especial do director tecnico da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro.

XII

Terminados os estudos, que devem ser feitos simultaneamente na Fortaleza e em Camocim, dentro do prazo de seis mezes, recolher-se-ha a sub-commissão ao escriptorio central no Rio de Janeiro afim de organizar os projectos, deixando em cada ponto, si for necessario, o pessoal e material com o qual tenham de ser continuadas as observações que os projectos definitivos exigirem.

Directoria Geral de Obras e Viação, 27 de novembro de 1907. — *J. Freire Parreiras Horta*, director geral.

QUADRO DO PESSOAL A QUE SE REFERE O ART. VIII DAS INSTRUÇÕES DESTA DATA

N.	Categorias	Ord.	Grat.	Diarias	Total
1	Engenheiro-chefe.....	12:000\$	6:000\$	20\$	25:300\$
1	Engenheiro de 3ª classe	4:800\$	2:400\$	16\$	13:040\$
1	Conductor de 1ª classe	4:000\$	2:000\$	15\$	11:475\$
1	Conductor de 1ª classe	4:000\$	2:000\$	10\$	9:650\$
2	Conductores de 2ª classe	3:200\$	1:600\$	6\$	6:990\$
1	Desenhista de 2ª classe	3:200\$	1:600\$	—	4:800\$
1	Escripturario de 3ª classe.....	2:400\$	1:200\$	—	3:600\$

Observações — O engenheiro-chefe tem a categoria de chefe de secção da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto de Rio de Janeiro ; poderá admitir feitores, marinheiros e trabalhadores pelos salarios estabelecidos nos portos de Fortaleza e Camocim para os serviços publicos.

Directoria Geral de Obras e Viação, 27 de novembro de 1907. — *J. Freire Parreiras Horta*, director geral.

AVISO N. 240 — DE 2 DE DEZEMBRO DE 1909

Sobre a entrega á Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro do producto do imposto de 2 % cobrado no porto de Fortaleza, no Ceará

Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas :

Em resposta ao vosso aviso n. 322, de 11 de novembro ultimo, pedindo providencias no sentido de ser entregue á Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro o producto, em deposito, de arrecadação do imposto de 2 %, ouro, cobrado no porto de Fortaleza, no Ceará, sobre a exportação estrangeira, afim de ser applicado á aquisição de uma draga, já encommendada, para o serviço de aprofundamento e alargamento do canal extinto entre o quebra-mar Hawkshaw e a Corôa Grande, solicito a vossa attenção para o parecer prestado a respeito pela Directoria de Contabilidade do Thesouro Federal, junto por cópia.

Reitero-vos os meus protestos de elevada estima e consideração. — Leopoldo de Bulhões.

AVISO N. 353 — DE 6 DE DEZEMBRO DE 1909

Ao Sr. Ministro da Fazenda :

Em resposta ao aviso de V. Ex., n. 239, de 2 do corrente mez, referente á entrega á Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro do producto, em deposito, da arrecadação do imposto de 2 %, ouro, cobrado no porto de Fortaleza, no Ceará, tenho a honra de declarar a V. Ex. que a dita commissão ajustou o pagamento em tres prestações do material de que se trata e tem de effectuar no corrente anno o pagamento de uma só prestação, na importancia de £ 3.646.00, pelo que rogo a V. Ex. as necessarias providencias no sentido de ser esta importancia entregue áquella commissão, por conta do alludido deposito e para o fim indicado.

Reitero a V. Ex. os protestos de minha alta estima e distincta consideração. — Francisco Sá.

LEI N. 2.221 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1909

(Fixa a despeza para 1910)

Art. 17, verba 7ª — Obras federaes nos Estados :

Portos da Fortaleza e de Camocim — Para estudos, fixação de dunas, aquisição de dragas e respectivo custeio — pessoal e material	300:000\$000
--	--------------

DECRETO N. 8.204 — DE 8 DE SETEMBRO DE 1910 (1)

Approva o projecto e orçamento para o melhoramento do porto de Fortaleza, no Estado do Ceará

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização constante do art. 17, n. XLI, da lei

(1) De conformidade com o projecto approved por este decreto, foi chamada concorrência para a construção das obras do porto de Fortaleza, por edital de 18 de setembro de 1910.

n. 1.145, de 31 de dezembro de 1903, e do art. 28 da lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, decreta :

Art. 1.º Ficam approvados o projecto de melhoramento do porto de Fortaleza, no Estado do Ceará, e o respectivo orçamento, na importancia de 16.018:775\$960, que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas.

Art. 2.º A execução das obras será feita por meio de concessão, de accôrdo com a lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869, para o que será aberta concorrência publica.

Rio de Janeiro, 8 de setembro de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

Estado do Rio Grande do Norte

Porto de Natal

A cidade de Natal está situada á margem direita do Rio Grande ou Potengy, duas milhas acima da sua foz. O porto é constituído pela foz desse rio e a sua entrada por uma abertura existente no recife que se estende de norte a sul com um comprimento de cerca de 1.400 metros e que faz as vezes de um quebra-mar natural. Contraposto a este, na parte interna, existe outro recife menor, denominado da Baixinha.

O porto foi visitado em 1877 por Sir J. Hawkshan que apresentou um projecto de seu melhoramento. Em 1890 enviou o Governo um profissional para estudal-o e propôr as obras que fossem necessarias. Esse profissional aconselhou o arrazamento do recife da Baixinha em cerca de dous terços de sua extensão, fixação das dunas cujas areias, sob a acção dos ventos reinantes, tendem constantemente a entulhar o rio e dragagem do canal.

Com alternativas de maior ou menor actividade teem-se executado administrativamente essas obras que actualmente avançam com regularidade, sob a direcção de uma sub-commissão destacada da repartição federal.

Ministerio da Viação e Obras Publicas

DIRECTORIA GERAL DE OBRAS E VIAÇÃO

De ordem do Sr. Ministro desta repartição, faço publico que no dia 25 de outubro de 1910, ao meio-dia, nesta Directoria Geral, serão recebidas propostas para construcção das obras do porto de Fortaleza, Estado do Ceará, de conformidade com o projecto approved pelo decreto n. 8.204, de 8 de setembro de 1910, e de accôrdo com as condições seguintes :

I

As obras a executar são as seguintes :

- 1.ª Um quebra-mar curvo sobre os recifes da Corôa Grande, com o raio de 796 metros e a extensão de 943^m,0 de accôrdo com a locação indicada na planta.
- 2.ª Um molhe de 470^m,5 de extensão em prolongamento ao quebra-mar existente e fazendo com elle um angulo de 17°-57' para o sul.
- 3.ª Um cães de atracação para oito metros de profundidade em aguas minimas com a extensão de 400 metros, construido parallelamente ao molhe do n. 2 a 26^m,75 de distancia delle, contada entre as faces externas.
- 4.ª O aterro até a cóta + 5^m,3 do espaço comprehendido entre o molhe do n. 2 e o cães do n. 3 e o fechamento do mesmo nas outras duas faces.
- 5.ª A construcção no aterro acima de quatro abrigos de 10^m,0 × 40^m,0 para o deposito de mercadorias.
- 6.ª Um molhe em prolongamento do alinhamento do n. 2, começando a 200 metros da extremidade desse e com a extensão de 182^m,0.
- 7.ª Um molhe que, começando na extremidade do anterior e fazendo com o seu alinhamento um angulo de 77° para o sul, vá enraizar-se em terra com a extensão de 200^m,0.
- 8.ª Um cães de atracação para tres metros de profundidade em aguas minimas com 280 metros de extensão.
- 9.ª Uma rampa de cimento armado com o declive de 0^m,20 por metro que vá da cóta + 5^m,30 acima da maré minima até a cóta — 1^m,0 abaixo da mesma, ligando a extremidade do molhe do n. 7 ao começo do cães de atracação do n. 8. Esta rampa será construida em dous alinhamentos rectos fazendo entre si o angulo de 13° e medindo o primeiro 454^m,0 e o segundo 743^m,0.
- 10.ª Uma rampa de cimento armado com o declive de 0^m,20 por metro, que vae da cóta + 5^m,30 até a cóta zero, em prolongamento da curva de 154^m,0 de raio pela qual termina o quebra-mar existente.
- 11.ª A dragagem até oito metros de profundidade em aguas minimas de um canal de acesso com a extensão de 3.300^m,0 e a largura minima de 160^m,0, de accôrdo com a planta.
- 12.ª A dragagem da bacia formada pelos molhes dos ns. 2, 6 e 7, pelas rampas de ns. 9 e 10, pelo cães de n. 8 e pelo antigo quebra-mar, com as seguintes profundidades em aguas minimas :
 - a) oito metros em um canal de 200 metros parallello ao cães de atracação de oito metros e correndo desde o encontro deste com o quebra-mar existente até ao molhe do n. 7 ;
 - b) tres metros na faixa comprehendida entre o cães de atracação de tres metros, o quebra-mar existente e duas parallelas tiradas pelos extremos daquelle cães á normal ao alinhamento do cães de oito metros ;
 - c) um metro entre o canal de oito metros e as rampas rectilíneas de cimento armado.

d) 0 — entre o canal de tres metros e a rampa curva de cimento armado.

13.ª Construcção, na faixa do cáes, de armazens aparelhados com guindastes e calçados e com a área coberta total de 1.600 metros quadrados.

14.ª Aparelhamento dos cáes com linhas de bitola de um metro, que se vão ligar ás da « South American Railway Construction Co., Limited », com guindastes de portal de 1,5 e cinco toneladas, iluminação, abastecimento de agua, esgoto de aguas pluvias, installação sanitaria, etc.

II

Estes trabalhos serão executados segundo as especificações do projecto, e estão avaliados em 16.018:775\$960, de conformidade com o orçamento geral e preços annexos a este edital.

III

O contractante deverá começar as obras dentro do prazo de um anno contado da data da assignatura do contracto e concluil-as até 31 de dezembro de... (cinco annos contados da era do contracto).

§ 1.º Dentro dos seis primeiros mezes poderá o contractante sujeitar á approvação do Governo quaesquer modificações nas obras, aparelhamento e disposição do serviço do cáes, que lhe pareçam convenientes, e da mesma fórma procederá quanto a detalhes no decurso da execução das obras.

§ 2.º Depois de começados os trabalhos, seu andamento deverá ser tal que o valor das obras feitas em cada semestre, no primeiro anno, corresponda, approximadamente, a 5 % do valor contractado, e, nos annos seguintes, 11,25 % do mesmo orçamento.

O contractante obriga-se tambem a fazer as obras de tal maneira que deva supprir no proximo meio anno a deficiencia havida nos primeiros seis mezes, se a houver.

§ 3.º Se as obras, depois de começadas, forem suspensas por mais de tres mezes sem justo motivo, a juizo do Governo, ficará incurso o contractante na pena de multa, de conformidade com a clausula XXXIV.

§ 4.º O contractante fica igualmente sujeito á multa de 10:000\$, ouro, por mez de demora na terminação das obras até tres mezes; findo este prazo, poderá o Governo marcar novo prazo para a conclusão das obras e, terminando este novo prazo, fica o contractante incurso no disposto da clausula XXXVIII.

IV

Se, findo o prazo marcado para o começo das obras, não houver o contractante dado principio regular aos trabalhos, considerar-se-ha rescindido o contracto de pleno direito.

V

Em igualdade de condições, o contractante empregará, de preferencia, pessoal e material nacionaes, inclusive carvão de pedra.

Do material que possuir durante a construcção cederá ao Governo pelo mesmo preço que houver custado a quantidade de que precisar para as obras federaes no Estado do Ceará, sem prejuizo das obras a seu cargo.

Paragrapho unico. Todos os materiaes de construcção serão de boa qualidade e apropriados ás obras. Para a sua verificação serão fornecidas amostras á Commissão Fiscal, quando esta as requisitar, e nenhum material julgado im-

proprio ás obras pela Commissão Fiscal será utilizado, havendo, todavia appellação de sua decisão para o ministro da Viação e Obras Publicas.

O contractante obriga-se a retirar da obra os materiaes que assim não forem julgados em condições de emprego.

VI

O contractante terá uso e gozo, de accôrdo com as disposições do decreto n. 1.746, de 13 de outubro de 1869, de todas as obras do porto de Fortaleza até 31 de dezembro de... (6 annos da era do contracto). Findo o prazo que assim fica estabelecido, todas as obras do porto de Fortaleza, que fazem o objecto deste contracto, reverterão para o dominio da União, sem indemnização alguma, inclusive terrenos, bemfeitorias e todo o material fixo, rodante e fluctuante.

VII

Durante o prazo do contracto o contractante terá o usufructo dos terrenos de marinhas que forem necessarios ás obras e suas dependencias e que ainda não estiverem aforados, bem como aos desapropriados e aterrados.

De accôrdo com o Governo, o contractante poderá arrendar ou vender os terrenos accrescidos que não forem necessarios aos fins do contracto, fazendo o producto do arrendamento ou da venda parte da renda bruta de que trata a clausula XXII.

O arrendamento ou a venda só poderá ter lugar depois de ouvida a Municipalidade e reservados os que forem necessarios para serviços publicos federaes, estadoaes ou municipaes.

VIII

O contractante terá o direito de desapropriar, por utilidade publica e nos termos da legislação em vigor, os terrenos, predios e bemfeitorias que forem necessarios para a realização das mesmas obras, e bem assim para a captação da agua potavel necessaria para os serviços do porto, quando a Municipalidade não a possa fornecer.

IX

O capital a empregar nas obras do porto de Fortaleza, a que se refere a clausula primeira, é de... (o determinado pela concorrência, em ouro).

Para as despesas no exterior ou em ouro, esses preços serão invariaveis, mas variarão proporcionalmente ao cambio médio do semestre para as despesas em papel-moeda.

A parte variavel não poderá exceder de 35 % e será verificada na avaliação semestral do capital empregado nas obras.

O Governo terá o direito de exigir obras até o valor acima orçado, o qual poderá, entretanto, ser augmentado por accôrdo entre o contractante e o Governo.

O capital definitivo da empreza será o que afinal resultar de todas as importancias semestralmente reconhecidas como empregadas effectivamente nas obras e as provenientes de outras despesas realmente feitas de accôrdo com este contracto, applicando-se ás qualidades de obras executadas os respectivos preços que figurarem nos orçamentos approvados pelo Governo.

Esses preços poderão ser modificados pelo Governo, de accôrdo com o contractante, em qualquer época, tendo em vista as condições dos mercados estrangeiros e do Estado do Ceará.

Uma vez fixado, na fórmula indicada, o capital do contracto, em moeda nacional, ouro, não soffrerá alteração alguma.

X

As medições semestraes e as tomadas de contas serão feitas de accôrdo com as instrucções approvadas pelo decreto n. 6.501, de 20 de junho de 1907.

Fica entendido que o valor das obras construidas no semestre e abandonadas ou alteradas por accôrdo com o Governo, durante a execução dos trabalhos, de conformidade com o § 1º da clausula 3ª, será incluído na conta d medição do respectivo semestre.

XI

O contractante deverá formar um fundo de amortização por meio de quotas deduzidas dos seus lucros liquidos e calculadas de modo a reproduzir o capital empregado no fim do prazo do contracto.

Para o calculo do capital empregado, com direito á renda, em cada anno, reputar-se-ha depositada annualmente, a partir de 1916, para o fundo de amortização, a quota de 0,19 % do capital reconhecido pelo Governo, a juros accumulados de 6 % ao anno.

XII

O contractante entrará para o Thesouro Nacional, por semestres adiantados, com a importancia de 30:000\$, para pagamento da fiscalização do contracto e terá o direito, durante a execução das obras, de requisitar da Commissão Fiscal do Governo cópia das plantas por ella levantadas e de quaesquer documentos relativos ao avançamento dos trabalhos e ás modificações por estes determinadas, quando taes documentos não tenham character reservado. Esta importancia será paga em moeda nacional corrente e durante o prazo da construcção das obras, marcado na clausula 3ª, sendo reduzida a 45:000\$ por anno durante o prazo restante do contracto.

XIII

Durante o prazo do contracto o contractante é obrigado a fazer á sua custa a conservação e todos os reparos de que carecem as obras, mantendo-as todas em perfeito estado de conservação, de accôrdo com as condições prescriptas na clausula 1ª.

Se, intimado a fazer qualquer obra de conservação ou reparo, que se tenha tornado necessaria, deixar o contractante de cumprir a ordem no prazo que lhe tiver sido marcado, poderá o Governo mandar executar o trabalho por outrem e por conta do mesmo contractante ; e, se este se recusar a pagar as respectivas despesas, o Governo mandará descontar a sua importancia de qualquer pagamento que tenha de fazer ao contractante, ou, na falta deste recurso, respectivamente da caução a que se refere a clausula XXXIII.

XIV

Para remuneração e amortização do capital empregado nas obras, para o pagamento das despesas de custeio e conservação das mesmas obras e da fiscalização por parte do Governo, nos termos do contracto, o contractante poderá perceber as seguintes taxas em papel :

a) por dia e por metro linear de cáes occupado por navio a vapor ou outro motor moderno, 700 réis pela atracação do navio ;

b) por dia e por metro linear de cáes occupado por navio não a vapor ou outro motor moderno, 500 réis pela atracação do navio ;

c) por kilogramma de mercadorias embarcadas ou desembarcadas, 002,5 réis pelo serviço da carga ou descarga e conservação do porto ;

d) por capatazias e armazenagem, as taxas que forem cobradas nas Alfandegas, de conformidade com as leis e regulamentos em vigor ;

e) pela armazenagem em armazens externos administrados pelo contractante, alfandegados ou não, as taxas que por elle forem propostas e approvadas pelo Governo ;

f) pela baldeação de mercadorias no interior do porto para outras embarcações, a qual só será permittida junto ao cães á custa dos interessados e sujeita á fiscalização do contractante e do fisco, á taxa de 50 % da taxa c, para carga e descarga e conservação do porto.

XV

São isentos de taxas relativas á atracação os botes, escaletes e outras embarcações miudas de qualquer systema empregadas no movimento exclusivo de passageiros e bagagens e as pertencentes aos navios em carga ou descarga no cães do contractante.

XVI

Os armazens construidos pelo contractante na taxa do cães gosarão de todos os favores, vantagens e onus conferidos por lei aos armazens alfandegados ou entrepostos da União.

XVII

Serão embarcadas e desembarcadas gratuitamente nos estabelecimentos do contractante quaesquer sommas de dinheiro pertencentes á União ou aos Estados do Ceará e Piauí e bem assim as malas do Correio, a bagagem dos passageiros civis ou militares, os petrechos bellicos, os immigrants e suas bagagens, correndo por conta do contractante o transporte destas ultimas de bordo para os vagões das vias ferreas que vierem ter ao cães.

XVIII

O contractante deverá facilitar por todos os meios os serviços da União e do Estado do Ceará, dando-lhes preferencia para o uso de seus apparatus e do cães, sendo esses serviços indemnizados.

No caso, porém, de movimento de tropas federaes ou esta-doaes, poderão estas utilizar-se do cães e mais estabelecimentos do contractante para embarque e desembarque, sem ficarem sujeitas ao pagamento de taxa alguma.

XIX

O contractante poderá fazer todos os serviços referentes a este contracto, ou qualquer delles, por preços inferiores aos das tarifas approvadas pelo Governo, mas de modo geral e sem excepção a favor de ou contra quem quer que seja.

Qualquer baixa de preços far-se-ha effectiva com o consentimento do Governo e depois de publicada por annuncios affixados nos estabelecimentos do contractante e insertos nos principaes jornaes do Estado.

Se o contractante fizer serviços por preços inferiores aos das tarifas approvadas, sem preencher todas essas condições, o Governo poderá mandar applicar as reduções feitas ás tarifas dos mesmos serviços, e os preços assim reduzidos não poderão ser mais elevados.

XX

Qualquer trecho do cáes só poderá ser entregue ao trafego provisório ou definitivo mediante autorização do Governo. Logo que forem iniciadas as obras e durante o periodo de construcção em que não haja trecho algum de cáes em trafego provisório ou definitivo, será cobrada a taxa de 2 %, ouro, sobre o valor total da importação estrangeira pelo porto, a parte necessaria para produzir 6 % ao anno do capital que for sendo semestralmente verificado como effectivamente empregado nas obras.

Logo que fôr inaugurado qualquer trecho do cáes, serão cobradas as taxas de que trata a clausula XIV.

Caso no fim de cada anno, depois de concluidas as obras, se verifique que, com a applicação dessas taxas, a renda bruta total arrecadada é inferior a seis e sessenta avos (6/60) do capital empregado nas obras, deduzida a competente amortização, o Governo permittirá, se o Congresso Nacional a isso o autorizar, ou um augmento das mesmas taxas que possa produzir esse valor no anno seguinte, ou quando essa elevação não convenha ou seja insufficiente, a cobrança da parte da taxa de 2 %, ouro, sobre o valor da importação estrangeira pelo porto que produza identico resultado.

Todos esses calculos serão feitos sobre a renda bruta e o valor total da importação do anno proximo findo, não cabendo ao Governo nenhuma responsabilidade para com o contractante, e vice-versa, caso esse augmento da taxa sobre a importação produza resultado inferior ou superior ao necessario no anno da sua applicação.

XXI

O serviço de carga e descarga, uma vez começado, ficará sujeito á fiscalização da Alfandega, que para esse fim dará ao contractante as precisas instrucções.

Além disso fica o contractante sujeito a todos os regulamentos e instrucções que o Ministerio da Fazenda expedir para a guarda, conservação, recebimento e entrega das mercadorias nos armazens das Alfandegas.

XXII

Para todos os efeitos do contracto, depois da inauguração de qualquer trecho do cáes, provisoria ou definitivamente, serão consideradas :

Renda bruta, a somma de todas as rendas ordinarias ou extraordinarias, eventuaes ou complementares.

Despeza do custeio os quarenta por cento (40 %) da renda bruta.

As despezas de custeio comprehendem todas as despezas necessarias para os serviços e para a conservação das obras do porto e suas dependencias, as geraes e de administração e as de fiscalização a que se refere a clausula XII e tambem a quantia annualmente precisa para a amortização. Serão dellas excluidas as que provierem de accidentes oriundos de defeitos por má execução de obra, as quaes correrão por conta do contractante, não sendo incluidas em nenhuma das contas de capital ou custeio.

Parapho unico. Durante o periodo da construcção, sem trecho algum de cáes em exploração, a remuneração do capital empregado nas obras será feita nos termos da clausula XX.

XXIII

Para a determinação da renda bruta, semestralmente e extraordinariamente, sempre que fôr necessario é o requisitar

a Comissão Fiscal, serão a esta ou ao representante do Thesouro Nacional designado pelo Ministro da Fazenda, apresentados pelo contractante os balancetes e mais documentos concernentes á receita e á despeza.

XXIV

Logo que uma parte do cães estiver prompta, com os armazens correspondentes,apparelhos para carga e descarga, ligação com a cidade e demais condições para ser utilizada, o contractante poderá, obtida a autorização do Governo, instalar nesta parte o serviço do trafego, cobrando as taxas estabelecidas na clausula XIV.

XXV

Toda a área do cães e armazens e depositos será defendida com uma alta e forte grade de ferro, assentada sobre uma base de alvenaria ou concreto, para garantia de segurança e guarda de mercadorias.

XXVI

Poderá o contractante estabelecer um serviço de reboques, cobrando taxas que constarão das tabellas approvadas pelo Governo.

Além das taxas referidas, o contractante terá a faculdade de perceber outras taxas em remuneração dos demais serviços prestados em seus estabelecimentos, taes como o de carregamento e descarregamento de vehiculos das linhas ferreas, de emissão de *warrants*, etc., precedendo sempre autorização do Governo para cobrança das taxas.

XXVII

Será permittido ao contractante construir pequenos ramaes ferreos ou desvios para ligar as linhas do porto com as das vias ferreas do Estado do Ceará, mediante accôrdo a que chegar com as respectivas companhias para trafego mutuo, dependente de approvação do Governo.

Tambem lhe será permittido construir ramaes para facilitar o transporte de pedra e outros materiaes dos respectivos lugares de producção, ficando igualmente sujeito á prévia combinação com as companhias para qualquer ligação com as estradas alludidas.

Toda e qualquer iniciativa a esse respeito ficará dependente da approvação do Governo.

XXVIII

Para todas as operações que, por força do contracto, devam ser feitas em ouro, regulará o cambio de 27 d. por 1\$000.

O producto das taxas que são fixadas em papel deve ser convertido em ouro pela média do cambio á vista da praça do Rio de Janeiro durante o mez em que tiverem sido cobradas.

O producto das taxas fixadas em ouro, embora pagas em papel, será computado sempre em ouro.

XXIX

O contractante obriga-se a ter na Republica um representante com plenos e illimitados poderes para tratar e resolver definitivamente, perante o administrativo e judiciario brasileiros, quaesquer questões que com elle se suscitem no paiz, podendo o dito representante ser demandado e receber citação inicial e outras em que, por direito, se exija citação pessoal.

XXX

As questões entre o Governo e o contractante, relativas ao serviço deste e as que disserem respeito á intelligencia de clausulas do contracto, serão submettidas pelo chefe da Comissão Fiscal, no prazo de 15 dias, ao ministro da Viação e Obras Publicas, que as resolverá com promptidão.

Se o contractante não se conformar com a resolução deste, seguir-se-ha, em ultima instancia, o arbitramento, escolhendo cada parte um arbitro dentro do prazo de 10 dias; não chegando estes a accôrdo, a questão será resolvida por um terceiro arbitro escolhido dentro de 10 dias, de commum accôrdo; na falta deste accôrdo, cada uma das partes contractantes, dentro de 10 dias, apresentará dous outros arbitros e dentre os quatro, a sorte designará o desempatador, que resolverá a questão no prazo de tres dias.

Fica entendido que as questões previstas ou resolvidas em clausula do contracto, como as de multa, rescisão e outras, não são comprehendidas na presente clausula.

XXXI

Quaesquer outras questões que porventura se possam susceitar na execução do contracto, quer sejam administrativas, quer judiciais, serão decididas pelos tribunaes brasileiros em conformidade com as leis da Republica.

XXXII

Os proponentes deverão fazer no Thesouro Nacional, para garantia de assignatura do contracto, uma caução de 40:000\$, em moeda corrente, que reverterá para os cofres da União, caso o proponente deixe de assignar o respectivo contracto no prazo de 10 dias, contado da data em que, pelo *Diario Official*, lhe fôr feita a notificação da accettazione da sua proposta. Esta caução poderá ser feita tambem na Delegacia do Thesouro em Londres e aqui comprovada por telegramma da mesma delegacia ao ministro da Fazenda.

XXXIII

A caução da clausula anterior será elevada a 80:000\$ para garantia do contracto, antes da assignatura do mesmo, e será reforçada todos os annos com uma quota igual a $\frac{1}{4}$ % da renda bruta annual, que o contractante depositará no Thesouro Nacional até 30 dias depois da approvação da tomada de contas respectiva, em moeda corrente ou aplices federaes, até completar a importancia de 100:000\$000.

§ 1.º A caução e seus reforços responderão pelas multas, pelo pagamento das despezas de fiscalização de que trata a clausula XII e quaesquer despezas que o Governo faça por conta do contractante, em virtude do contracto, deduzindo-se della o valor das multas ou despezas, caso o contractante, intimado a pagal-as, não o faça dentro do prazo que lhe tiver sido marcado na mesma intimação.

§ 2.º Uma vez desfalcada a caução e seus reforços de qualquer quantia por effeito da applicação do disposto no paragrapho anterior, é o contractante obrigado a integral-a dentro do prazo de 15 dias da respectiva intimação.

XXXIV

Pela inobservancia de qualquer das clausulas do contracto, para que não seja estabelecida penalidade especial, fica o contractante sujeito a multas até o maximo de 5:000\$ em

ouro : no dobro pelas reincidencias, impostas pelo chefe da comissão fiscal, com recurso para o Ministro da Viação e Obras Publicas.

Se essas multas não forem pagas pelo contractante dentro do prazo de 15 dias, após decisão do Ministro, no caso de ser usado o recurso acima estabelecido, contados da data da respectiva intimação, será o seu valor descontado de qualquer pagamento que elle tenha a haver do Governo, ou da caução.

XXXV

Durante o prazo do contracto o contractante gosará da isenção de direitos de importação, de conformidade com as disposições das leis em vigor para todo o material que fôr destinado á construcção e conservação das obras do porto de Fortaleza.

Paragrapho unico. Fica entendido que sendo federaes os serviços de que trata o contracto, são elles isentos de impostos estadoaes e municipaes, na fórma da Constituição.

XXXVI

No dia 1 de janeiro de... (66 annos da era do contracto) reverterão para o dominio da União, sem indemnização alguma, todas as obras do porto de Fortaleza, executadas em virtude do contracto em perfeito estado de conservação.

Essas obras comprehendem todos os terrenos, cedidos pelo Governo, de marinhas ou os outros aterrados e os desapropriados pelo contractante, os immoveis de qualquer natureza e hemeitorias construidas ou feitas nos mesmos terrenos, installações, machinismos, aparelhos de qualquer natureza e demais material fixo, rodante ou fluctuante.

XXXVII

O Governo poderá resgatar todas as obras em qualquer tempo depois da sua conclusão, ou durante a construcção.

O preço do resgate será fixado de conformidade com o disposto no segundo periodo do § 9º do art. 1º da lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869, deduzida do capital a respectiva amortização nos termos da clausula XI.

XXXVIII

A rescisão do contracto poderá ser declarada de pleno direito, por decreto do Governo, sem dependencia de interpe-lação ou acção judicial, se fôr excedido qualquer dos prazos marcados na clausula III

XXXIX

Verificada a rescisão do contracto nos termos da clausula antecedente, perderá o contractante, em favor da União, a caução e seus reforços a que se refere a clausula XXXIII.

Quanto ás obras, que ficarão de inteira propriedade da União, o Governo pagará por ella ao contractante 50 % do valor que, para as mesmas, houver sido fixado, nos termos da clausula IX.

Este pagamento poderá ser feito em apolices federaes, ouro, e, além do mesmo, não terá o contractante direito a nenhuma outra indemnização sob qualquer titulo.

XLI

Serão considerados propriedade da União os mineraes, fósseis e quaesquer outros objectos de valor artistico, scientifico ou intrinseco, que forem encontrados nas excavações ou dragagens.

XLI

Todos os prazos estabelecidos no contracto ficarão ininterrompidos por qualquer motivo de força maior, no qual se comprehende a greve geral dos operarios.

XLII

O contractante facilitará á Municipalidade de Fortaleza a realização dos melhoramentos urbanos que dependam de aterros e de outros recursos ou auxilios do mesmo genero, que lhe possa prestar sem prejuizo das obras que contracta.

XLIII

Será creada uma caixa especial para o porto de Fortaleza, constituida por depositos do Thesouro Federal, e pela qual serão pagas ao contractante, dentro de 30 dias depois de approvada pelo Governo a conta de cada semestre, as sommas a que elle tiver direito de conformidade com a clausula XX.

A essa caixa especial serão recolhidos o producto da taxa até 2 % que tiver sido fixada pelo Governo, ficando, porém, entendido que para a remuneração do capital empregado nas obras até o maximo de 6 % ao anno, de accôrdo com a clausula XIX já acima citada, o contractante só terá direito ao que tiverem produzido em cada anno as fontes de receita da caixa especial acima mencionada.

XLIV

Fica entendido que os direitos e obrigações attribuidos ao contractante no contracto passarão, sem modificação alguma, para a empresa ou companhia que fôr organizada para os fins do contracto mediante prévia autorização do Governo.

Se a companhia fôr estrangeira, não poderá funcionar nesta Republica sem prévia permissão do Governo e terá aqui representante com plenos e illimitados poderes para tratar e resolver definitivamente perante o administrativo ou judiciario brasileiros, quaesquer questões que com elle se suscitarem no paiz, podendo o dito reperesentante ser demandado e receber citação inicial e outras, condição a que igualmente ficará sujeito o contractante se executar por si só o contracto.

XLV

O fóro para todas as questões judiciais entre o Governo e o contractante, seja este autor ou réo, será o federal.

XLVI

O contractante terá o direito exclusivo da exploração dos serviços de porto e da execução dos trabalhos e obras a isto destinadas no porto de Fortaleza e na extensão de 20 kilometros de costa maritima para cada lado do mesmo porto.

XLVII

As propostas devem limitar-se a indicar os preços de unidade constantes da relação impressa que os proponentes encontrarão na Secretaria Geral de Obras e Viação, sendo esses preços escriptos por extenso e tambem em algarismos, nas columnas respectivas da mesma relação que, devidamente sellada, acompanhará cada proposta.

Paraphrasso unico. Para os demais trabalhos não especificados na relação impressa aqui mencionada, mas que o contractante tenha de executar para as necessidades do serviço, serão os preços mais tarde accordados entre o Governo e o contractante e em falta desse accôrdo proceder-se-ha ao arbitramento de conformidade com a clausula XXX.

XLVIII

A concorrência versará sobre:

a) a idoneidade dos concurrentes pelas provas que puderem apresentar de sua capacidade administrativa, industrial e financeira para empreendimentos de tal natureza ;

b) a tabella de preços de unidade para as obras e consequente orçamento.

Só será admittido á concorrência quem, além dos documentos a que se refere a alinea a, desta clausula, provar ter executado obras de melhoramentos de portos de importancia igual ou superior ás que são objecto desta concorrência.

XLIX

A relação impressa, a que allude a clausula XLVII, com os preços de unidade devidamente declarados, a saber: escriptos em algarismos e por extenso, sem rasuras, entrelinhas ou emendas, e sem condição alguma fóra deste edital, será fechada em envelope lacrado sobre o qual o proponente escreverá:

Proposta de..... (nome do proponente).

A esse envelope reunirá as provas que puder apresentar da sua idoneidade e o recibo da caução a que se refere a clausula XXXII.

Todos esses documentos serão fechados em um segundo envelope, igualmente lacrado, que será entregue no dia designado para o recebimento das propostas.

Nesse dia, com as formalidades do costume, serão abertos todos os envelopes, desentranhando-se delles os documentos de prova de idoneidade e reunindo-se os envelopes com as propostas de preços de unidades, fechadas como se acharem, em um mesmo envolvero que, depois de lacrado e rubricado pelos proponentes presentes, que o queiram fazer, ficará depositado no Ministerio da Viação e Obras Publicas, sob a guarda do director geral de Obras e Viação.

Dentro de oito dias serão publicados pelo *Diario Official* os nomes dos proponentes julgados idoneos para o contracto e annunciado o dia para a abertura das propostas de preço, sendo nesse dia restituídas aos demais proponentes as respectivas propostas fechadas como foram entregues.

O Governo, que se reserva o direito de julgar livremente sobre a idoneidade moral, industrial e financeira dos proponentes, poderá igualmente annullar a presente concorrência se achar inaceitaveis os preços pedidos nas propostas, não ficando aos proponentes direito de reclamarem qualquer indemnização sob qualquer titulo.

L

A preferéncia será dada ao concurrente que apresentar menor preço para as obras.

Esse preço será calculado multiplicando-se os volumes ou quantidades que figuram em relação impressa de que trata a clausula XLVII, pelos preços de unidades apresentados em cada proposta, sommando-se os diversos productos assim encontrados. Esta somma será o preço das obras para o effeito da comparação das propostas.

Directoria Geral de Obra e Viação, 13 de setembro de 1910.— O director geral, *J. F. Parreiras Horta*.

VII

ORÇAMENTO GERAL

Especificações	Quantidade	Preços de unidades	Importancias parciaes	Importancias totaes
1) Mistura na betoneira				
Produção diaria de 1 betoneira = 50m ³ :				
Carvão e lubrificante.....	—	—	8\$800	—
Pessoal :				
Jornaes de serventes.....	4	4\$000	16\$000	—
			<u>24\$800</u>	—
Preço de 1m ³ = $\frac{34$500}{50}$ = 496 ou sejam.....				\$500
2) Quota da turma de serviço da fabricação de concreto				
Jornaes de servente.....	10	4\$000	40\$000	—
Fabricação diaria = 160m ³ (*)				
Quota de 1m ³ = $\frac{40$000}{160}$				\$250
3) Carga, transporte aereo e descarga				
Pessoal :				
Jornal de machinista.....	1	10\$000	10\$000	—
» » foguista.....	1	6\$000	6\$000	—
» » manobreiro.....	1	8\$000	8\$000	—
» » servente.....	4	4\$000	16\$000	—
Carvão e lubrificante.....	—	—	17\$800	—
			<u>57\$800</u>	
Preço por 1m ³ = $\frac{57$800}{160}$				\$360
4) Transporte nas linhas ferreas				
Pessoal :				
Jornal de machinista.....	2	12\$000	24\$000	—
» » foguista.....	2	8\$000	16\$000	—
» » servente.....	10	4\$000	40\$000	—
Carvão e lubrificante.....	—	—	17\$800	—
			<u>97\$800</u>	
Transporte diario 160m ³ :				
Preço de 1m ³ = $\frac{97$800}{160}$				\$600

(*) A fabricação diaria será limitada pelo transporte no cabo aereo. Este transportará de cada vez, de accordo com a sua resistencia, 16t brutas ou 14t,5, descontando o peso da caçamba, o que dará 8m³,300 de concreto ; cada viagem de ida e volta dura, em 800 metros, com a velocidade de 1m,0, 13m,33s, a descarga dura 5m,0 ; tem-se pois = 13m = 33 + 5m = 18m,55.

Em oito horas de trabalho o numero de viagens será:

$$\frac{8h \times 60m}{18m,55} = 25,8;$$

o concreto transportado será pois = 25,8 × 6m³ = 162m³,54 ou sejam 160m³.

Especificações	Quantidade	Preços de unidades	Importancias parciais	Importancias totaes
5) Quota de material por m3 de concreto				
1 cabo aereo de 400m com motor de 75 C. V.....	—	—	1:0.000\$000	—
3 britadores.....	—	12:000\$000	36:000\$000	—
3 betoneiras para 50m3 diarios.....	—	10:000\$000	30:000\$000	—
3 motores de S C. V.....	—	8:000\$000	24:000\$000	—
2 Goliathas para 40t.....	—	35:000\$000	70:000\$000	—
2 Linhas de serviço, vagonetes, gyradores, etc....	—	—	10:000\$000	—
2 locomotivas pequenas.....	—	14:000\$000	28:000\$000	—
Officinas.....	—	—	12:000\$000	—
1 aparelho fluctuante para arrebentar pedra debaixo d'agua.....	—	—	150:000\$000	—
			<u>500:000\$000</u>	

Volume do quebramar, cães e muralhas = 230.000m3 :

Quota do material por 1m3

500.000				2\$180
<u>230</u>	= 2\$173, sejam.....			

6) Dragagem por metro cubico Suppondo 5 % de grés :

Areia fina.....	0m3,050	\$300	\$285	
Grés.....	0m3,050	10\$000	\$500	
			<u>\$785</u> sejam	\$800

7) Enrocamento jogado.....				12\$000
8) Enrocamento arrumado.....				15\$000

II — PREÇOS COMPOSTOS

1) Concreto de cimento

Cimento.....	300k	\$070	21\$000	
Areia.....	0m3,480	10\$000	4\$800	
Cascalho do britador.....	0m3,720	12\$000	8\$640	
Mistura na betoneira.....	0m3,000	\$500	\$500	
Mão de obra na muralha ou caixão.....	1m3,000	1\$000	1\$000	
Quota da turma de serviço...	1m3,000	\$250	\$250	
Quota do material.....	1m3,000	2\$180	2\$180	
Transporte em linhas ferreas	1m3,000	\$810	\$810	38\$080

2) Concreto de cal hydraulica

Cal hydraulica.....	300k,0	\$050	15\$000	
Areia.....	0m3,480	10\$000	4\$800	
Cascalho do britador.....	0m3,720	12\$000	8\$640	
Mistura na betoneira.....	1m3,000	\$500	\$500	
Carga, transporte e descarga	1m3,000	\$360	\$360	
Transporte na linha ferrea...	1m3,000	\$810	\$810	
Quota da turma de serviço...	1m3,000	\$250	\$250	
Quota do material.....	1m3,000	2\$180	2\$180	32\$340

3) Caixaõ type A

Concreto de cimento.....	548m3,000	38\$980	21:361\$040	
Ferro.....	50t,00	400\$000	20:000\$000	
Concreto de cal hydraulica...	1.358m3,000	32\$340	43:917\$720	
Mão de obra da armação.....	50t,00	100\$000	5:000\$000	
Lançamento, reboque e enca-lhe.....			<u>1:000\$000</u>	91:273\$760

4) Caixaõ type B

Concreto de cimento.....	533m3,00	38\$900	20:776\$340	
Ferro.....	49t,00	400\$000	19:600\$000	
Concreto de cal hydraulica...	1.310m3,00	32\$340	42:365\$400	
Mão de obra da armação.....	49t,00	100\$000	4:900\$000	
Lançamento, reboque e enca-lhe.....			<u>1:000\$000</u>	88:641\$740

Especificações	Quantidade	Preços de unidades	Importancias parciais	Importancias totaes
5) Caixaõ type C				
Concreto de cimento.....	498m3,00	38\$980	19:412\$040	
Ferro.....	45t,00	400\$000	18:000\$000	
Concreto de cal hydraulica...	1.197m3,00	32\$340	38:710\$980	
Mão de obra da armação.....	45t,00	100\$000	4:500\$000	
Lançamento, reboque e enca-lhe.....			1:000\$000	81:023\$020
6) Caixaõ type D				
Concreto de cimento.....	720m3,00	38\$980	28:065\$800	
Ferro.....	67t,00	400\$000	26:800\$000	
Concreto de cal hydraulica...	2.045m3,00	32\$340	66:185\$300	
Mão de obra da armação.....	67t,00	100\$000	6:700\$000	
Lançamento, reboque e enca-lhe.....			1:000\$000	128:700\$000
7) Caixaõ type E				
Concreto de cimento.....	178m3,00	38\$980	6:938\$440	
Ferro.....	84t,00	400\$000	33:600\$000	
Concreto de cal hydraulica...	809m3,00	32\$340	26:163\$000	
Mão de obra da armação.....	84t,00	100\$000	8:400\$000	
Lançamento, reboque e enca-lhe.....			1:000\$000	76:101\$500
8) Caixaõ type F				
Concreto de cimento.....	164m3,00	38\$980	6:392\$720	
Concreto de cal hydraulica...	808m3,00	32\$340	26:130\$720	
Ferro.....	77t,00	400\$000	30:800\$000	
Mão de obra da armação.....	77t,00	100\$000	7:700\$000	
Lançamento, reboque e enca-lhe.....			1:000\$000	72:023\$440
9) Caixaõ type G				
Concreto de cimento.....	675m3,00	38\$980	26:311\$500	
Concreto de cal hydraulica...	1.768m3,00	32\$340	57:177\$120	
Ferro.....	62t,00	400\$000	24:800\$000	
Mão de obra da armação.....	62t,00	100\$000	6:200\$000	
Lançamento, reboque e enca-lhe.....			1:000\$000	115:488\$020
10) Caixaõ type H				
Concreto de cimento.....	600m3,00	38\$980	23:388\$000	
Concreto de cal hydraulica...	1.519m3,00	32\$340	49:124\$480	
Ferro.....	54t,00	400\$000	21:600\$000	
Mão de obra da armação.....	54t,00	100\$000	5:400\$000	
Lançamento, reboque e enca-lhe.....			1:000\$000	100:512\$480
11) Caixaõ type I				
Concreto de cimento.....	718m3,00	38\$980	27:987\$640	
Concreto de cal hydraulica...	1.990m3,00	32\$340	64:350\$800	
Ferro.....	66t,00	400\$000	26:400\$000	
Mão de obra da armação.....	66t,00	100\$000	6:600\$000	
Lançamento, reboque e enca-lhe.....			1:000\$000	126:344\$240
12) Caixaõ type J				
Concreto de cimento.....	591m3,00	38\$980	23:087\$180	
Concreto de cal hydraulica...	1.462m3,00	32\$340	47:281\$080	
Ferro.....	55t,00	400\$000	22:000\$000	
Mão de obra da armação.....	55t,00	100\$000	5:500\$000	
Lançamento, reboque e enca-lhe.....			1:000\$000	8:818\$260
ORÇAMENTO GERAL				
1) Quebramar da Corõa Grande				
Enrocamento da base.....	7.708m3,00	15\$000	115:620\$000	
Idem de protecção.....	11.604m3,00	12\$000	139:248\$000	
Caixões type A.....	5	91:278\$760	456:393\$300	
> > B.....	2	88:641\$740	177:283\$480	
> > C.....	28	81:623\$020	2.285:444\$560	
> > D.....	1	128:700\$300	128:700\$300	
> > E.....	1	76:101\$500	76:101\$500	
> > F.....	3	72:023\$440	216:070\$320	
> > G.....	1	115:488\$620	115:488\$620	3.710:850\$580

Especificações	Quantidade	Preços de unidades	Importancias parciais	Importancias totaes
2) Molhe — Prolongamento do quebramar Hawkshaw e cães acostavel de 8m,00				
Caixões tipo E.....	1	76:101\$500	76:101\$500	
> > H.....	3	100:512\$400	301:537\$300	
> > I.....	1	126:344\$240	126:344\$240	
> > J.....	1	98:818\$260	98:818\$260	
Blocos artificiaes.....	56.247m3,00	38\$980	2.192:508\$000	
Concreto das muralhas e da cortina, inclusive 234m,0 desta no quebramar Hawkshaw.....	30.888m3,00	38\$980	1.202:055\$240	
Aterro entre as muralhas....	64.366m3,00	2\$000	128:780\$000	
Enrocamento de ligação com o quebramar Hawkshaw....	5.634m3,00	15\$000	84:510\$000	
Escadas de marinheiros.....	4	500\$000	2:000\$000	
Canaleta.....	400m3,00	60\$000	24:000\$000	
Postes de amarração.....	16	800\$000	12:800\$000	
Guindastes de portal.....	6	22:000\$000	132:000\$000	
Guindastes de portal de 5.000 kilos.....	2	28:000\$000	56:000\$000	4.437:414\$680
3) Molhe Norte				
Caixões tipo E.....	1	76:101\$500	76:101\$500	
> > J.....	1	98:813\$260	98:813\$260	
Concreto de cimento.....	8.699m3,00	38\$980	339:057\$020	
Blocos artificiaes.....	11.271m3,00	38\$980	430:343\$580	958:350\$360
				9.101:115\$620
4) Molhe Oeste				
Blocos artificiaes.....	5.895m3,00	38\$980	619:557\$400	
Concreto de cimento.....	9.964m3,00	38\$980	388:396\$720	
Ensecadeira de ferro.....	55t,00	400\$000	22:000\$000	1.029:983\$620
Cães acostavel a 3m,0				
Concreto de cimento.....	7.392m3,00	38\$980	288:140\$160	
Enrocamento jogado.....	989m3,00	12\$000	11:760\$000	
Postes de amarração.....	12	800\$000	9:600\$000	
Canaleta.....	280m3,00	60\$000	16:800\$000	
Guindastes de portal para 1.500 kilos.....	4	22:000\$000	88:000\$000	414:300\$160
6) Rampa de cimento armado	33.180,m3	12\$000	.....	398:160\$000
7) Estrada de ferro				
Trilhos para 5.380 m. c. de linha a 25k por m. corrente	269t,00	120\$000	32:280\$000	
Dormentes.....	21.520	2\$500	53:800\$000	
Assentamento.....	5.380m,00	3\$000	16:140\$000	102:220\$000
8) Abrigos				
4 de 10m X 10m,b.....	1.600m2,0	20\$000	32:000\$000	32:000\$000
9) Dragagem interna.....	1.959.180m3	\$800	1.560:144\$000	1.560:144\$000
10) Dragagem do canal de acesso.....	1.570.000m3	\$800	.....	256:000\$000
11) Energia electrica.....	2.000m	60\$000	.....	20:000\$000
12) Instalações sanitarias....	.....	.....	.....	50:000\$000
13) Gradil.....	500,m	60\$000	.....	25:000\$000
14) Armazens com guindastes e calçamento.....	1.600,m2	100\$000	.....	160:000\$000
15) Agua.....	2.000,m	50\$000	.....	100:000\$000
16) Esgotos de aguas pluviaes	1.480,m	70\$000	.....	103:600\$000
17) Guindastes de 50t sobre vagão.....	.....	.....	.....	150:000\$000
18) Luz.....	2.000	30\$000	.....	160:000\$000
				14.562:523\$600
Administração e beneficio....	.....	.....	.....	1.458:252\$360
Total.....	.....	.....	.....	16.018:775\$960

LEI N. 834 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1902

(Fixa a despesa para 1902)

No art. 17, n. 11, letra E, consigna, em papel, a verba:
Porto do Natal :
Pessoal e material..... 211:040\$000

LEI N. 957 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1902

(Fixa a despesa para 1903)

No art. 31, n. 10, letra A, consigna, em papel, a verba:
Porto do Natal (de accordo com a letra E, verba
11ª do art. 17 da lei n. 834, de 30 de dezembro de
1901..... 21:040\$000

LEI N. 1.145 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1903

(Fixa a despesa para 1904)

.....
Art. 16. (despesa autorizada pelo Ministerio da Industria,
Viação e Obras Publicas) n. 10 letra A :
Porto do Natal :

	Papel	
Pessoal.....	50:880\$000	
Material — Elevada de.....	120:000\$000	
Para uma draga de sucção....	280:160\$000	331:040\$000

LEI N. 1.316 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1904

(Fixa a despesa para 1905)

.....
Art. 13, verba 10ª. Obras federaes nos Estados —
.... augmentada de 35:000\$ a consignaço — Porto do Na-
tal — para acquisição de material fluctuante necessario á dra-
gagem.

LEI N. 1.453 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1905

(Fixa a despesa para 1906)

.....
Art. 14, verba 10ª. Obras federaes nos Estados :
.....30:000\$ para arrazamento de Baixinha, no porto do
Natal :

LEI N. 1.617 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1906

(Fixa a despesa para 1907)

.....
Art. 34, verba 10ª. Obras federaes nos Estados :
.....
Augmentada de 250:000\$ para concluir o arrazamento de
Baixinha, no porto do Natal, no Rio Grande do Norte,

LEI N. 1.841 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1907

(Fixa a despeza para 1908)

.....
Art. 21, verba 10ª. Obras federaes nos Estados :
..... 250:000\$ para continuação do arrazamento de Baixinha, no porto do Natal ;

LEI N. 2.050 — DE 31 DEZEMBRO DE 1908

(Fixa a despeza para 1909)

.....
Art. 15, verba 10ª. Obras federaes nos Estados :
Aumentada de.... sendo... 100:000\$ para construção do dique da Redinha, no porto do Natal ; 34:000\$ na consignação — Material — do mesmo porto ;.....

LEI N. 2.221 — DE 30 DEZEMBRO DE 1909

(Fixa a receita para 1910)

.....
Art. 17, verba 7ª. Obras federaes nos Estados :
..... Porto do Natal — Aumentada de 50:000\$ a verba — Material, — para custear o novo material de dragagem, e consignada aquantia de 100:000\$ para continuação do arrazamento de Baixinha.

AVISO (DA MARINHA) N. 1.398 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1903

Ao capitão do porto do Rio Grande do Norte — Havendo o Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas reclamado contra o facto de pretender essa capitania sujeitar as embarcações em serviço da Comissão de Melhoramentos do porto desse Estado a registro, matricula e vistoria, como se fossem empregadas no trafego do porto, exigencias a que não estão sujeitas, á vista não só dos arts. 111 e 297 do regulamento anexo ao decreto n. 3.929, de 20 de fevereiro de 1901, como tambem dos avisos ns. 1.704, de 21 de agosto de 1889, 1.900, de 15 de julho de 1897 e 743, de 20 de junho ultimo, que declaram estar as mesmas isentas dessas formalidades, mas obrigadas a ter pessoal legalmente habilitado e matriculado sob a mais restricta responsabilidade, recommendo-vos que providencieis de modo que da parte dessa capitania não encontre a referida comissão de melhoramentos embaraço algum na execução dos serviços de que se acha encarregada.

Saude e fraternidade. — *Julio Cesar de Noronha.*

Estado da Parahyba



Porto de Cabedello

O porto de Cabedello está situado na foz do rio Parahyba a cuja margem direita, 12 milhas acima, assenta a cidade da Parahyba, capital do Estado. A' entrada existem bancos de areia que se deslocam, difficultando a navegação, além de um recife ao sul.

Desde 1891 se iniciaram os estudos de melhoramento do porto, da barra á capital, numa extensão de cerca de 20 kilometros. Os estudos e alguns trabalhos de maior urgencia foram continuados até 1893, verificando-se nessa época que a dragagem até a capital seria dispendiosissima e ficando resolvido limitar os melhoramentos ao porto de Cabedello, ligado á capital por um ramal de 19 kilometros da Estrada de Ferro Conde d'Eu.

Os trabalhos teem proseguido com actividade nos ultimos annos, sendo realizados por administração. Por decreto n. 7.022, de 1908, foram approvadas as plantas para construcção de um caés e obras complementares em Cabedello, estando essas obras já bastante adiantadas, hoje a cargo de commissão especial organizada por portaria de 7 de março de 1910.

LEI N. 834 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1901

(Fixa a despesa para 1902)

Verba consignada no art. 17, n. 11, letra D :
Porto da Parahyba :

	Papel
Pessoal (lei n. 652, de 23 de novembro de 1899)	116:749\$500
Material (idem, idem).....	105:242\$000
Reconstrução da ponte Sanhanã.....	100:000\$000

LEI N. 957 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1902

(Fixa a despesa para 1903)

Verba do art. 21, n. 10, letra B :
Porto da Parahyba (de accôrdo com a letra D
do art. 17 da citada lei n. 834, accrescentan-
do-se 50:000\$ para acabamento da constru-
ção da ponte do Sanhariá..... 271:991\$500

LEI N. 1.145 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1903

(Fixa a despesa para 1904)

.....
Art. 16, n. 10, letra B : (despesa autorizada, em papel).
Porto da Parahyba :
Pessoal..... 116:749\$500
Material..... 133:350\$500 250:000\$000

LEI N. 1.453 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1905

(Fixa a despesa para 1906)

.....
Art. 14, verba 10ª. Obras federaes nos Estados :
..... No — Material — da consignaço para o porto da Pa-
rahyba, accrescentadas as seguintes palavras : inclusive a
conservaço da ponte de Sanhoá.

LEI N. 1.617 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1906

(Fixa a despesa para 1907)

.....
Art. 34, verba 10ª. Obras federaes nos Estados :
..... Augmentada de..... 50:000\$ para a construcço
do cães no porto de Cabedello, no Estado da Parahyba, entre
a fortaleza de Cabedello e a curva do rio denominado Ca-
malão, e que permitta a atracação facil dos vapores e a carga
e descarga das mercadorias. Uma vez construido o cães, o Go-
verno cobrará a taxa de cães, de accôrdo com a lei em vigor.

LEI N. 2.050 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1908

(Fixa a despeza para 1909)

.....
Art. 15, verba 10^a. Obras federaes nos Estados :

..... Augmentada de.... sendo : 50:000\$ na consignação
— Porto da Parahyba — que é substituida pela de — Porto de
Cabedello — pessoal e material 227:000\$000.

DECRETO N. 6.382 — DE 21 DE FEVEREIRO DE 1907

Autoriza o contracto com Manoel Henriques de Sá Filho para estender um segundo fio nos postes da linha telephonica existentes entre a capital da Parahyba e o porto de Cabedello.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu Manoel Henriques de Sá Filho, concessionario da Empresa Telephonica da Parahyba, resolve autorizar o assentamento de um segundo fio nos postes da linha telephonica entre a capital do Estado da Parahyba e o porto de Cabedello, pertencente á commissão de melhoramentos desse porto, de accôrdo com as clausulas que com este vão assignadas pelo ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 21 de fevereiro de 1907, 19^o da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

Clausulas a que se refere o decreto n. 6.382, desta data
.....

V

O contractante obriga-se a instalar gratuitamente appa-
relhos telephonicos no escriptorio e na residencia do chefe da
Commissão de Melhoramentos do Porto e na estação telegra-
phica de Parahyba, com direito a se utilizarem de toda a rede
telephonica.
.....

VIII

Este contracto fica de pleno direito rescindido e o mate-
rial de sua linha pertencendo ao Governo sem que o contra-
tante tenha direito a indemnização alguma, si este deixar, por
tres vezes verificadas, de bem executar o serviço official a que
se obriga.

DECRETO N. 6.600 — DE 8 DE AGOSTO DE 1907

Abre ao Ministerio da Marinha o credito de 10:000\$ para ser applicado ás
despezas com a aquisição de uma lancha movida a gasolina para o
serviço da Capitania do Porto da Parahyba do Norte

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil,
usando da autorização contida no n. 7 do art. 19 da lei n. 1.617,
de 30 de dezembro de 1906, que fixa a despeza geral da Repu-

blica no corrente exercicio, resolve abrir ao Ministerio da Marinha o credito de 10:000\$ para a acquisição de uma lanchar movida a gasolina para o serviço da Capitania do Porto da Parahyba do Norte e despesas com o seu custeio.

Rio de Janeiro, 8 de agosto de 1907, 19° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Alexandrino Faria de Alencar.

DECRETO N. 7.022 — DE 9 DE JULHO DE 1908'

Approva as plantas para a construcção de um caes e outras obras em Cabedello, Estado da Parahyba

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil decreta :

Artigo unico. Ficam approvadas as plantas apresentadas pelo chefe da Commissão das Obras de Melhoramentos do Porto da Parahyba, as quaes com este baixam, rubricadas pelo director geral de Obras e Viação da respectiva Secretaria de Estado, para a construcção de um caes e obras complementares, em Cabedello, Estado da Parahyba.

Rio de Janeiro, 9 de julho de 1908, 20° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

PORTARIA — DE 7 DE MARÇO DE 1910

Approva instrucções para as obras de melhoramentos do porto de Cabedello

O ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica, resolve que, para a conveniente execução dos trabalhos do melhoramento do porto de Cabedello, no Estado da Parahyba, sejam observadas as instrucções que com este baixam, assignadas pelo director geral de Obras e Viação, da respectiva Secretaria de Estado.

Rio de Janeiro, 7 de março de 1910.— *Francisco Sá.*

Instrucções a que se refere a portaria desta data

Art. 1.º A Commissão de Melhoramentos do Porto de Cabedello terá a seu cargo :

I. Executar, por administração ou empreitadas parciaes, todas as obras approvadas e autorizadas pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas para melhoramento do porto.

II. Estudar todas as circumstancias e phenomenos interessantes ao conhecimento do regimen do porto e aos melhoramentos, procedendo ás necessarias observações meteorologicas e operações hydrographicas, sua coordenação e registro, e colligindo cartas, plantas e noticias para a historia perfeita do porto.

III. Coordenar methodicamente informações e dados estatísticos referentes á navegação e commercio do porto.

IV. Zelar pela conservação do porto, solicitando das autoridades competentes as providencias necessarias para que não seja perturbado o regimen das aguas, por construcções de qualquer natureza.

V. A execução eventual de trabalhos autorizados pelo ministro da Viação e Obras Publicas.

Art. 2.º A commissão funcionará sob a direcção de um engenheiro-chefe, directamente subordinado ao Ministerio da Viação e Obras Publicas, e constará do pessoal fixado na tabella annexa a estas instrucções.

Serão nomeados por portaria do ministro o engenheiro-chefe e o ajudante, e sobre proposta do engenheiro-chefe o conductor, o auxiliar tecnico, o desenhista, os escripturarios e o almoxarife. O demais pessoal será de nomeação do engenheiro-chefe.

Art. 3.º Ao engenheiro-chefe incumba :

I. Organizar e distribuir os trabalhos por seus auxiliares, expedindo instrucções para cada um.

II. Autorizar as despesas dentro da respectiva verba orçamentaria, requisitando o seu pagamento depois de demonstradas por documentos devidamente processados e rubricados.

III. Propôr os empregados que devam ser nomeados por portaria do ministro.

IV. Propôr ao ministro da Viação e Obras Publicas todas as providencias e medidas que julgar convenientes ao bom andamento dos serviços.

V. Requisitar da Alfandega da Parahyba as quantias necessarias para occorrer ás despesas de pagamento do pessoal e outras miudas ou já autorizadas.

VI. Corresponder-se directamente com o governo do Estado, a quem poderá consultar ou recorrer quando a sua intervenção fôr de urgente mistér.

VII. Solicitar das autoridades competentes quaesquer providencias que facilitem a execução do serviço a seu cargo.

VIII. Celebrar ajustes e contractos, mediante concorrência publica, para as obras e serviços autorizados, dentro do exercicio financeiro.

IX. Enviar mensalmente ao Ministerio um quadro discriminativo das despesas do mez anterior ; no fim de cada trimestre, um relatorio resumido do andamento das trabalhos e, finalmente, até 31 de janeiro de cada anno, um relatorio minucioso do serviço e occorrenças do anno anterior, acompanhado da discriminação e justificação das despesas provaveis para o exercicio financeiro seguinte.

X. Providenciar em todos os casos omissos nestas instrucções, sempre que a urgencia do serviço o exigir, levando immediatamente o facto ao conhecimento do ministro, para providenciar definitivamente.

Art. 4.º Ao ajudantê e demais pessoal compete auxiliar o engenheiro-chefe, cumprindo as suas instrucções e determinações quanto ao andamento, natureza e modo de execução dos trabalhos e á boa ordem e disciplina no serviço que lhe incumbir.

Art. 5.º O almoxarife e o escripturario pagador prestarão, na Alfandega da Parahyba, a fiança de 5.000\$, nos termos e modos prescriptos na lei que regula o assumpto.

Art. 6.º Para os casos não previstos nestas instrucções, vigorarão as disposições do regulamento approved pelo decreto n. 2.917, de 21 de junho de 1898.

TABELLA A QUE SE REFERE O ART. 2º DAS PRESENTES INSTRUCÇÕES

Categoria	Ord.	Grat.	Venc.	Diaria
1 engenheiro-chefe.....	8:000\$	4:000\$	12:000\$	8\$000
1 ajudante.....	6:000\$	3:000\$	9:000\$	6\$000
1 conductor.....	3:600\$	1:800\$	5:400\$	5\$000
1 auxiliar-technico.....	3:200\$	1:600\$	4:800\$	4\$000
1 desenhista.....	3:200\$	1:600\$	4:800\$	
1 escripturario-secretario..	3:200\$	1:600\$	4:800\$	
1 escripturario-pagador...	3:200\$	1:600\$	4:800\$	
1 almoxarife.....	2:400\$	1:200\$	3:600\$	
1 porteiro.....	1:600\$	800\$	2:400\$	
1 continuo.....	1:200\$	600\$	1:800\$	

Observações

1.ª O pessoal deste quadro será preenchido á medida das necessidades dos serviços, mediante approvação do ministro, sobre proposta do engenheiro-chefe.

2.ª O engenheiro-chefe poderá admittir o pessoal auxiliar que se tornar necessario, pelo tempo indispensavel ; os operarios e jornaleiros que forem precisos, mediante o abono de diarias ou salarios, cujas tabellas deverão ser préviamente approvadas.

Directoria Geral de Obras e Viação, 7 de março de 1910. —
J. F. Parreiras Horta, director geral.

Estado de Pernambuco



Porto de Recife

Situado no extremo oriental do Brazil, o porto de Recife é, de todos os portos sul americanos, o mais proximo da Europa e da Africa. Tal situação privilegiada realça a importancia desse entreposto maritimo, séde, em todos os tempos, de consideravel movimento commercial. O seu accesso, porém, é cheio de difficuldades.

Até a distancia de duas milhas do littoral o mar é desimpedido á navegação, mas dahi para a terra existem varios bancos e baixios.

Junto quasi ao littoral se estende uma linha de recifes, que funcionam como quebra-mar natural e formam na parte de terra um canal de profundidade variavel com bons ancoradouros e entrada praticavel.

Muitos projectos teem sido organizados em diversas épocas para o seu melhoramento, todos exigindo obras dispendiosas, motivo principal por que não teve proseguimento a sua execução. Os principaes entre elles foram os de Sir J. Hawkshaw e V. Fournié, em 1874-75, e em 1887 o do engenheiro Alfredo Lisbôa, que modificou os planos anteriores, baseando-se em investigações e estudos proprios.

O projecto Alfredo Lisbôa, cujas obras eram orçadas em 10.500:000\$, serviu de base á concurrencia aberta pelo Governo em 1888, sendo aceita a proposta de José da Silva Loyo Junior e Antonio João de Amorim, aos quaes foi feita a concessão pelo decreto n. 10.157, de 5 de janeiro de 1889. Transferida á Companhia de Obras Hydraulicas no Brazil em 1891, foi a concessão declarada caduca em 1895, pelo decreto n. 1.982, de 1 de março. O insuccesso dessa tentativa foi devido principalmente a difficuldades financeiras que sobrevieram á companhia cessionaria.

Varias vezes o Governo chamou, sem exito, concurrencia para essas obras, realizando nesse intervallo, por administração, os trabalhos mais urgentes.

Em 1907, por portaria de 3 de janeiro, foi constituída uma commissão para fazer os estudos precisos e

organizar um projecto definitivo para o melhoramento do porto, baseando-se nos estudos e observações anteriores, nos lados de vista tecnico e commercial e procedendo ás verificações e investigações necessarias para completal-os. Essa commissão, dirigida pelo engenheiro Alfredo Lisbôa, depois de seis mezes de estudo, apresentou o projecto que foi approved pelo decreto numero 6.738, de 14 de novembro do mesmo anno.

De accordo com esse projecto foi chamada nova concorrência, por edital de 23 de dezembro, apresentando-se varios pretendentes, sendo porém acceita a proposta de Edmond Bartissol e Dr. Demetrio Nunes Ribeiro, com os quaes foi firmado o contracto em 4 de agosto de 1908, depois de approvedas as suas clausulas pelo decreto n. 7.008, de 2 de julho anterior.

As obras a excutarem-se por esse contracto são as seguintes:

Um quebra-mar de 1.147 metros de extensão, construido sobre a linha dos recifes submersos, avançando sobre o mar até a profundidade de nove metros em aguas minimas e enraizado na extremidade norte dos recifes emergentes ;

Um mólhe de pedra jogada, de 798 metros, partindo perpendicularmente do isthmo de Olinda ;

Cáes para atracação, carga e descarga de navios, dividido em secções de 10, nove, oito e dois e meio metros de profundidade ;

Obras de alteamento e regularização na antiga muralha ;

Dragagem para aprofundamento do porto e aterro entre os novos cáes e o littoral ;

Arrazamento do baixio rochoso á entrada do porto e desobstrucção das pontas de pedra onde for necessario, especialmente na área dragada ;

Arrazamento do baixio rochoso á entrada do porto, installações electricas, etc.

Os contractantes se obrigaram a iniciar os trabalhos até 31 de julho de 1909 e a terminar as obras em cinco annos.

Pela clausula LV do contracto, as obras serão pagas pelos preços da tabella acceita, em titulos da divida publica brasileira, amortizaveis em 50 annos, do valor nominal de 500 francos cada um e juros semestraes de 12 francos e 50 centimos, recebidos ao par pelos contractantes, observado o disposto na clausula LX, que é a seguinte : «Para execução e fiscalização das obras,

desapropriação e demais serviços, depositarão os contractantes, mediante a entrega de 80.000 títulos, dos de que trata a clausula LV, a importancia de 38.100.000 francos, á plena e inteira disposição do Governo, na Delegacia do Thesouro Federal em Londres, ou em estabelecimento bancario, a juizo delle

Fica entendido que esta disposição não abroga o estabelecido na clausula LV, que subsiste em pleno vigor, quanto á parte restante da emissão.»

Como se vê, os contractantes se encarregaram da operação financeira para a obtenção dos fundos necessarios. A emissão será limitada a 80.000.000 de francos correspondentes á taxa de 15 dinheiros por 1\$, a 57.760:000\$ e terá, além da garantia geral da União, a especial da taxa de 2 %, ouro, e de todas as rendas liquidas do porto e das docas, depois de construidos.

Com o producto da emissão dos 40.000.000 nominaes, a que nos referimos acima, ou 38.100.000 francos e até essa importancia, o Governo pagará as obras executadas, em ouro ou papel, á sua escolha, com abatimento de 4 $\frac{3}{4}$ % sobre os preços da tabella, tomando-se para calculo, no caso do pagamento em ouro, a taxa de 15 d. por 1\$000.

Essa primeira emissão foi autorizada pelo decreto n. 7.207, de 3 de dezembro de 1908.

Para explorar o contracto organizaram os concessionarios a companhia franceza «Société de Construction du Port de Pernambuco », que foi autorizada a funcionar no Brazil pelo decreto n. 7.291, de 21 de janeiro de 1909, e subrogada nos direitos e obrigações dos contractantes pelo decreto n. 7.447, de 1 de julho do mesmo anno, mantida, porém, a responsabilidade profissional do engenheiro Edmond Bartissol.

Por portaria de 17 de dezembro do mesmo anno foi organizada a commissão fiscal e administrativa das obras do porto de Recife e expedidas as respectivas instrucções.

Em outubro de 1909, pelo decreto n. 7.600, o Governo approvou as plantas para a construcção da estrada de ferro que a companhia está installando de Comportas ao porto e declarou de utilidade publica, para os fins da desapropriação, os terrenos necessarios.

LEI N. 834 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1901

(Fixa a despesa para 1902)

.....
Art. 17. O Presidente da Republica é autorizado a despende
der com

11, A. Porto de Pernambuco :

	Papel
Pessoal.....	226:752\$500
Material.....	150:000\$000

LEI N. 957 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1912

(Fixa a despesa para 1903)

Verba do art. 21, n. 10, letra C :

Porto de Pernambuco (de accôrdo com a citada
lei n. 834 letra A)..... 376:752\$500

LEI N. 1.145 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1903

(Fixa a despesa para 1904)

.....
Art. 16, n. 10, letra C : (verba)

Porto de Pernambuco :

Pessoal	226:752\$500	
Material (inclusive 5:000\$000 para occorrer a despesas imprevistas).....	155:000\$000	381:752\$500

AVISO N. 265 — DE 26 DE MARÇO DE 1904

Sobre concessão de terrenos de marinha no porto do Recife

Sr. Ministro da Fazenda. — Constando que alguns requerimentos tem sido apresentados ao Ministerio a vosso cargo, para concessão de terrenos de marinha no porto do Recife, de cujo melhoramento cogita este Ministerio, rogo-vos digneis de providenciar para que nenhuma concessão de terrenos de marinha, accrescidos e accrescidos de accrescidos seja feita naquello porto, sem prévia audiência deste Ministerio, visto taes concessões poderem crear embaraços ao regimen que se pretende alli estabelcer.

Saude e fraternidade. — *Lauro Müller.*

DECRETO N. 5.980 — DE 18 DE ABRIL DE 1906

Declara sem effeito a concorrência publicas para as obras de melhoramento do porto do Recife, no Estado de Pernambuco

O Presidente da Republica dos Estados do Brazil :

Considerando que das duas propostas apresentadas para as obras do porto do Recife, no Estado de Pernambuco, em vista

do edital da concorrência publica de 22 de abril de 1902, uma não satisfaz as condições allí estipuladas, já deixando de contemplar verbas para diversos serviços importantes e já omitindo a tabella de preços de unidade de obras, para fazer parte do contracto, como exige a ultima clausula do referido edital ;

Considerando que assim a concorrência fica adstricta a uma unica proposta, que teria de ser aceita sem confronto ;

Considerando finalmente que é de conveniencia publica a elaboração de um novo projecto que melhor consulte as necessidades actuaes do porto e atenda, quanto possivel, aos interesses da União e do commercio, adaptando-se ás exigencias da navegação e seu futuro desenvolvimento, decreta :

Artigo unico. Fica declarada sem effeito a concorrência publica aberta por edital de 22 de abril de 1902 para a construção de obras de melhoramento do porto do Recife, no Estado de Pernambuco.

Rio de Janeiro, 18 de abril de 1906, 18° da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

AVISO N. 376 — DE 12 DE DEZEMBRO DE 1906

Manda organizar uma sub-commissão para estudos definitivos de melhoramentos do porto de Recife

Ao director tecnico da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro — Determino-vos que organizeis com o pessoal dessa comissão, que possa ser aproveitado sem prejuizo dos serviços em andamento, uma sub-commissão para proceder aos estudos definitivos dos melhoramentos do porto do Recife, Estado de Pernambuco, submettendo previamente á approvação deste Ministerio as respectivas instrucções.

Saude e fraternidade. — *Miguel Calmon.*

AVISO N. 390 — DE 27 DE DEZEMBRO DE 1906

Permite a um engenheiro representante da firma Schneider & Comp. acompanhar os estudos do porto de Recife

Ao director tecnico da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro. — Tendo resolvido permitir que acompanhe os estudos definitivos de melhoramento do porto de Recife, Estado de Pernambuco, confiados á sub-commissão de que trata o meu aviso n. 376, de 12 do corrente mez, o engenheiro representante da firma Schneider & Comp., assim vol-o communico para os fins convenientes.

Saude e fraternidade. — *Miguel Calmon.*

LEI N. 1.617 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1906

(Fixa a despeza para 1907)

.....
Art. 35. E' o Presidente da Republica autorizado:
I. A despende:

.....
g) até á importancia de 150:000\$ para a aquisição de um novo batelão a vapor destinado ao transporte de material dragado no porto do Recife, abrindo para isso o necessario credito.
.....

PORTARIA — DE 3 DE JANEIRO DE 1907

Approva instrucções para a sub-commissão encarregada dos estudos do porto de Recife

O ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica, resolve approvar as instrucções que com esta baixam, assignadas pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado deste Ministerio, para a sub-commissão encarregada dos estudos do porto do Recife, no Estado de Pernambuco, e subordinada á Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro, 3 de janeiro de 1907. — *Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

Instrucções a que se refere a portaria desta data

Art. 1.º E' constituida uma commissão, destacada da Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro, e subordinada á Directoria Technica da mesma commissão, para fazer os precisos estudos e organizar um projecto definitivo para o melhoramento do porto do Recife, baseando-se nos estudos e observações até hoje feitos para esse fim, sob os pontos de vista technico e commercial e procedendo ás verificações e investigações precisas para completal-os.

Art. 2.º Esta commissão reunirá a maior somma possivel de dados anteriormente colhidos pelos engenheiros que se occuparam do porto, concernentes não só á natureza do sólo e ao movimento das areias ao longo do littoral e dentro do porto, como ao regimen das correntes de agua e á propagação da maré; e coordenará a longa série de observações meteorologicas já realizadas no Recife, no que possam interessar o movimento das aguas e dos sedimentos arrastados pelas correntes.

Art. 3.º Assentadas as linhas geraes dos futuros caés, determinadas pelos estudos anteriores, procederá a uma série de sondagens geologicas, pelas quaes se adquira o conhecimento sufficientemente exacto da natureza das camadas do terreno que as muralhas do caés terão de atravessar e se determine, outrossim, o melhor systema de fundação a adoptar-se, devendo tambem examinar a possibilidade de dar-se maior fundo até 10 metros no porto actual por meio de dragagem.

Art. 4.º Levantará uma planta hydrographica não só de todo o estuario sujeito á maré, dando a conhecer o estado actual do relevo do fundo, como tambem fará observações sobre as propriedades do mar nos recifes submarinos e em frente á entrada do porto até ao banco inglez.

Art. 5.º Procederá ao exame da propagação da maré no estuario e á medida das velocidades das correntes d'ahi oriundas, quer no fluxo, quer no refluxo, para reconhecer as modificações que, porventura, tenham resultado do aprofundamento da barra pela dragagem executada nestes ultimos annos pela commissão encarregada da conservação do porto.

Art. 6.º Durante o periodo de seis mezes, marcado para os novos estudos, fará investigações sobre a marcha das areias ao longo dos recifes, tendo em vista os ventos reinantes, as correntes do littoral e o movimento das ondas maritimas, assim como dentro do porto relativamente á acção de fortes cheias dos rios sobre o arrasto dos sedimentos pelo estuario.

Art. 7.º Indagará sobre a natureza das pedreiras da vizinhança e facilidade da respectiva exploração e transporte do material até o porto; e colherá dados sobre os preços actuaes de outros materiaes de procedencia local ou da região circumvizinha, de maneira a se poder organizar um orçamento o mais approximado possivel das obras projectadas.

Art. 8.º Colherá dados mais recentes sobre o movimento do commercio e da navegação, de maneira a poder ajuizar pela

comparação com os dados anteriores do desenvolvimento que convenha dar aos eâes actualmente, tendo em consideração não só as maiores facilidades nauticas creadas á navegação transatlantica como tambem quanto á exploração, o accrescimo de movimento de mercadorias, que, porventura, esteja resultando do desenvolvimento recente dado á rêde ferro-viaria.

Art. 9.º O projecto deverá attender não só aos progressos recentes realizados na construcção dos grandes vapores e accrescimo do respectivo calado, como ao desenvolvimento inevitavel das transacções commerciaes e da industria no futuro; e subordinar-se ao mesmo tempo ás condições locaes do relevo e natureza do fundo e da largueza do estuario, de maneira que o porto melhorado se divida naturalmente em secções de profundidades variaveis, desde a de seis metros para a navegação costeira até a de 10 metros, reservada aos grandes vapores transoceanicos, tendo estas secções a conveniente largueza para as manobras dos navios dos diversos typos e a necessaria protecção contra a agitação maritima.

O projecto attenderá tambem ás necessidades actuaes do commercio e navegação e bem assim ao seu desenvolvimento futuro, indicando a parte dos melhoramentos que deverão ser realizados desde já, e aquelles que se possam prever, para execução futura, quando o desenvolvimento commercial o exija.

Art. 10. A commissão será dirigida por um engenheiro chefe dos estudos do porto do Recife; reger-se-ha na parte administrativa, pelas disposições, que lhe forem applicaveis, do regulamento approvedo pelo decreto n. 5.031, de 10 de novembro de 1903, e será composta de conformidade com o quadro annexo.

Art. 11. Será posta na Delegacia Fiscal do Thesouro no Recife, á disposição do engenheiro-chefe da commissão, a quantia necessaria para as respectivas despezas, da qual o mesmo engenheiro fará requisição, á proporção das necessidades do serviço.

Art. 12. Ao engenheiro-chefe da commissão cabe :

1º, requisitar da commissão encarregada da conservação do porto o material fluctuante, aparelhos, pessoal e serviços que ella lhe possa fornecer temporariamente, sem prejuizo dos serviços proprios ;

2º, solicitar dos poderes publicos do Estado ou da Capitania do Porto as medidas, providencias ou auxilios de que possa precisar com caracter urgente ;

3º, propor as providencias ou medidas que lhe pareçam convenientes para o desempenho de sua missão ;

4º, apresentar mensalmente um relatorio resumido dos trabalhos e occurrencias do mez anterior ;

5º, prestar, tambem mensalmente, contas da despeza do mez anterior, acompanhadas dos respectivos documentos devidamente processados, sendo as folhas de pagamento do pessoal em duas vias e as contas do fornecimento dos materiaes em triplicata ;

6º, comprar os materiaes de que careça mediante pedido de preços a tres fornecedores, pelo menos, quando possivel, archivando-se as respectivas propostas ;

7º, entender-se directamente com o director tecnico da Commissão Fiscal Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro sobre tudo que disser respeito á commissão a seu cargo.

Art. 13. E' fixada em 12:000\$ a importancia maxima das despezas mensaes da commissão, a qual só poderá ser excedida com autorização especial do director tecnico da Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro.

Art. 14. Os estudos poderão ser acompanhados pelos representantes de casas constructoras de obras hydraulicas, desde que solicitem do Governo a competente autorização, não lhes advindo, porém, desse facto, o menor direito ou preferencia

para a accettazione de qualquer proposta para execucao das referidas obras.

Directoria Geral de Obras e Viação, 3 de janeiro de 1907.
— *J. F. Parreiras Horta.*

Quadro do pessoal a que se refere o art. 10 das instrucções desta data

	Ord.	Grat.	Diaria	Total
1 engenheiro-chefe....	12:000\$	6:000\$	20\$	25:300\$000
1 engenheiro de 3ª classe.....	4:800\$	2:400\$	12\$	11:580\$000
3 conductores de 3ª classe.....	4:000\$	2:000\$	10\$	9:650\$000
1 desenhista.....	3:600\$	1:800\$	—	5:400\$000
2 escripturarios de 3ª classe.....	2:400\$	1:200\$	—	3:600\$000

OBSERVAÇÕES

O engenheiro-chefe tem a categoria de chefe de secção da Commissào Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro ; poderá admittir feitores, marinheiros e trabalhadores pelos salarios estabelecidos em Pernambuco para os servicos publicos.

Directoria Geral de Obras e Viação, 3 de janeiro de 1907.
— *J. F. Parreiras Horta.*

AVISO N. 3 — DE 4 DE JANEIRO DE 1907

Approva a designação para o chefe da sub-commissão do porto de Recife e dá outras providencias.

Ao director tecnico da Commissào Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro. — Declaro-vos, para os devidos effeitos, em resposta ao vosso officio n. 846, de 17 de dezembro ultimo, que fica approvada a designação, que propuzestes, do chefe de secção desta commissào, engenheiro Alfredo Lisboa, para chefe da sub-commissào que tem de proceder aos estudos definitivos do porto do Recife, no Estado de Pernambuco, com os vencimentos, que ora percebe e mais a diaria elevada de 16\$ a 20\$000. Outrosim, ficaes autorizado a nomear, para o mesmo servico, conductores de 1ª classe extranumerarios dois dos auxiliares technicos dessa commissào e, bem assim, dois terceiros escripturarios extranumerarios.

Saude e fraternidade — *Miguel Calmon.*

AVISO N. 37 — DE 1 DE FEVEREIRO DE 1907

Autoriza supprimento para as despesas da sub-commissào do porto de Recife

Ao director tecnico da Commissào Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro. — Tomando em consideração o que expuzestes em officio n. 11, de 29 de janeiro ultimo, relativamente ao supprimento para as despesas da sub-commissào encarregada dos estudos do porto do Recife, autorizo-vos a mandar fornecer pela Caixa Especial dessa commissào a quantia de 12:000\$ para as respectivas despesas, por conta do credito de 30:000\$ que requisitastes por officio n. 25, daquelle mez.

Saude e fraternidade — *Miguel Calmon.*

AVISO N. 487 — DE 6 DE OUTUBRO DE 1910

Pede diversas providencias que interessam as obras do porto da Bahia

Ao Ministro da Fazenda — Tendo de ser iniciadas pela cessionaria Companhia das Docas do Porto da Bahia as demolições de predios cujas desapropriações estão sendo feitas para a construcção do mercado modelo, conforme a clausula 2^a do decreto n. 7.119, de 17 de setembro de 1908, rogo a V. Ex. se digne ordenar que, pela Alfandega daquelle Estado, sejam entregues á commissão fiscal das obras do dito porto, para os devidos effeitos, os diversos casebres (meias aguas) em máo estado de conservação, pertencentes a esse ministerio e existentes em uma parte de terrenos do antigo Arsenal de Marinha, abrangidos pelas referidas demolições.

Assim tambem rogo a V. Ex. a cessão do velho armazem da Alfandega que faz canto com a rua da Alfandega e largo das necezas, afim de ser demolido, visto achar-se comprehendido dentro do plano das obras do porto, exigindo a sua demolição ou o recuo para o alinhamento da nova rua alli projectada. Outrosim, determinando a execução do projecto, approvedo para o melhoramento do porto, a construcção de um muro de caes ligando a extremidade norte do muro da pequena doca do Arsenal de Marinha, na parte pertencente á Alfandega, á rontunda desta, de que resultará o aterro do pequeno vão entre estes dous portos com o desapparecimento da pequena doca onde são guardados e içados os escaleres da guarda-moria, rogo a V. Ex. se digne expedir á Alfandega da Bahia as necessarias ordens no sentido de taes melhoramentos, que opportunamente serão executados alli, não encontrem obstaculos de qualquer natureza.

Reitero a V. Ex. os meus protestos de estima e consideração. — *Francisco Sá.*

AVISO N. 42 — DE 5 DE FEVEREIRO DE 1907

Permitte ao engenheiro Rimkiewicks acompanhar os estudos do porto de Recife

Ao director tecnico da Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro — Tendo resolvido permittir que acompanhe os estudos definitivos dos melhoramentos do porto do Recife, Estado de Pernambuco, confiados á sub-commissão de que tratam as instrucções de 3 de janeiro ultimo, o engenheiro B. Rimkiewicks, concessionario das obras de melhoramentos do porto de Manãos, assim vol-o communico.

Saude e fraternidade. — *Miguel Calmon.*

AVISO N. 54 — DE 18 DE FEVEREIRO DE 1907

Permitte a Samuel Balby acompanhar os estudos do porto de Pernambuco

Ao director tecnico da Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro. — Tendo resolvido permittir a Samuel Balby, capitalista, residente em Londres, representado nesta Capital por seu procurador Lessen Jacob, acompanhar os estudos definitivos dos melhoramentos do porto do Recife, Estado de Pernambuco, confiados á sub-commissão de que trata as instrucções de 3 de janeiro ultimo, assim vol-o communico para os fins convenientes.

Saude e fraternidade. — *Miguel Calmon.*

DECRETO N. 6.738 — DE 14 DE NOVEMBRO DE 1907

Approva os estudos definitivos para os melhoramentos do porto do Recife,
Estado de Pernambuco

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil
decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os estudos definitivos dos melhoramentos do porto do Recife, Estado de Pernambuco, apresentados pela Directoria Technica da Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro e organizados pela sub-commissão incumbida dos mesmos, de conformidade com a memoria descriptiva, plantas, orçamento, na importancia total de 81.806:100\$ e mais documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da respectiva Secretaria de Estado.

Rio de Janeiro, 14 de novembro de 1907, 19° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

DECRETO N. 7.003 — DE 2 DE JULHO DE 1908 (1)

Approva as clausulas para o contracto que tem de ser celebrado com Edmond
Bartissol e Demetrio Nunes Ribeiro para execução das obras a melho-
ramentos do porto de Recife

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil,
usando da autorização conferida no n. XII do art. 22 da lei
n. 1.841, de 31 de dezembro de 1907, decreta:

Artigo unico. Ficam approvadas as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, para o contracto que tem de ser celebrado com Edmond Bartissol e Demetrio Nunes Ribeiro, cuja proposta foi preferida na concorrência de 10 de abril deste anno, para a execução das obras de melhoramento do porto do Recife, de accordo com o projecto definitivo approvado pelo decreto n. 6.738, de 14 de novembro de 1907.

Rio de Janeiro, 2 de julho de 1908, 20° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

CLAUSULAS A QUE SE REFERE O DECRETO N. 7.003, DESTA DATA

I

Os contractantes obrigam-se a executar, com a maior perfeição e solidez, a contento da commissão fiscal por parte do Governo e de accordo com o contracto, as obras seguintes,

(1) A concorrência para a construção das obras de melhoramento do porto do Recife foi aberta pelo edital de 28 de dezembro de 1907. Aceita a proposta dos Srs. Dr. Demetrio Nunes Ribeiro e Edmond Bartissol, foi lavrado na Secretaria de Industria, Viação e Obras Publicas o respectivo contracto, nos termos do decreto supra, em 4 de agosto de 1908.

constantes do plano de melhoramento do porto do Recife approvedo pelo decreto n. 6.738, de 14 de novembro de 1907, o qual fica fazendo parte do contracto no que lhe diz respeito:

1º, um quebra-mar, enraizado na extremidade norte dos recifes emergentes, proximo do pharol do Picão, construido sobre a linha de recifes submersos e avançando para o mar até a profundidade de nove metros em aguas minimas, com a extensão total de 1.147 metros;

2º, um mólhe de pedra jogada, partindo normalmente do isthmo de Olinda, em direcção ao mar, e terminando na mesma profundidade do quebra-mar, com a extensão total de 798 metros;

3º, cás para atracação, carga e descarga de navios, sendo:

a) de 10 metros de profundidade em aguas minimas da extensão de 574 metros, entre a extremidade do actual cás do norte e um ponto fronteiro á fortaleza do Brum;

b) de nove metros de profundidade em aguas minimas, com 60 metros de desenvolvimento segundo alinhamento curvo, em continuação ao de 10 metros;

c) de oito metros de profundidade, em aguas minimas, com 1.311 metros de extensão, até o extremo sul do bairro do Recife;

d) de dous metros e meio de profundidade, em seguimento do precedente, com 153 metros de extensão até a guardamoria da Alfandega;

4º, alteamento e regularização da antiga muralha sobre os recifes emergentes e construção da nova até a casa de banhos;

5º, dragagem para o aprofundamento do porto a nove metros, desde a nova entrada, entre os cabeços dos quebra-mares, até o começo do cás de oito metros, e a oito metros dahi até a distancia de 200 metros do extremo sul do mesmo cás;

6º, aterro da parte comprehendida entre os novos cás e o littoral;

7º, arrazamento do baixio rochoso, que obstrue a entrada do porto, até a profundidade de 10 metros em aguas minimas, e destruição de pontas de pedras nos logares onde fôr necessario, e, especialmente, na área da dragagem a nove metros marcados da planta geral;

8º, construção de armazens completamente aparelhados, edificio para a administração e outros na faixa do cás, e de armazens para deposito de mercadorias fóra da faixa do porto, e

9º, aparelhamento do cás, inclusive linhas ferreas de bitola de um metro, linhas de guindastes de portal para o cás, installações electricas, calçamento, canalizações e fornecimento e assentamento de material de estrada de ferro, pontes e guindastes electricos para os cás e armazens.

II

A fiscalização da execução de todas as obras e trabalhos ficará a cargo da comissão que para tal fim fôr nomeada pelo Governo, e com ella deverão entender-se directamente os contractantes sobre todos os assumptos que lhes forem concernentes. A administração dos trabalhos de construção caberá aos contractantes, que, respeitado o plano approvedo, as especificações e demais estipulações do contracto, terão liberdade de escolha dos aparelhos e processos necessarios.

III

Os contractantes poderão organizar empresa ou companhia, nacional ou estrangeira, para a execução das obras contractadas, mantida a responsabilidade profissional do engenheiro Edmond Bartissol.

IV.

No caso de ser organizada empresa ou companhia estrangeira para a execução das obras ou de não se acharem ambos os contractantes permanentemente no Brazil, será constituido um representante, com plenos e illimitados poderes, para tratar e resolver definitivamente todas as questões que a respeito se suscitarem no paiz, podendo ser demandado e receber citação inicial e outras para as quaes por direito se exige citação pessoal.

V

As obras serão dirigidas por engenheiro de reconhecida capacidade tecnica e experiencia, que tenha sido aceito pelo Governo, subsistindo, porém, a responsabilidade dos contractantes pelas faltas delle. Este engenheiro ou um dos seus delegados acompanhará o engenheiro-chefe da commissão fiscal ou seus ajudantes, por occasião da inspecção das obras, todas as vezes que a sua presença fôr exigida.

VI

Na execução das obras serão observados fielmente os respectivos planos approvados, as especificações constantes do contracto e as instrucções dadas pela commissão fiscal, que não contrariarem as presentes clausulas.

VII

Fica reservado ao Governo o direito de introduzir nos planos approvados as modificações que julgar conveniente, devendo, porém, fazel-o com a precisa antecedencia. Se das modificações resultar prejuizo aos contractantes, serão elles indemnizados da respectiva importancia, que, em falta de accordo, será fixada por meio de arbitramento.

VIII

Para garantia da fiel execução do contracto, elevarão os contractantes, antes da assignatura deste, a caução prestada no Thesouro Nacional a 300:000\$, em moeda corrente, sem direito a juros, ou em titulos da divida publica brasileira, e mantel-a-hão integral durante todo o prazo da sua responsabilidade.

IX

Os contractantes obrigam-se a encommendar desde já o material para todas as installações, a tomar as demais providencias necessarias para que os trabalhos entrem em andamento regular até 31 de julho de 1909, e a terminar até 31 de julho de 1914 todas as obras contractadas.

X

Se até 31 de julho de 1909 não houverem os contractantes dado principio, pelo menos, ao serviço de dragagem e á construcção do quebra-mar, ficará o contracto rescindido de pleno direito, perdendo elles, em favor do Governo, a caução de que trata a clausula VIII.

XI

O Governo cederá aos contractantes, desde já e gratuitamente, no isthmo de Olinda, a partir da estação inicial da

Estrada de Ferro Recife a Limoeiro, os terrenos, livres e desembaraçados de qualquer onus, necessarios para depositos, officinas e outras installações, dos quaes terão, mas exclusivamente para os fins do contracto, o uso e gozo enquanto durarem as obras. O Governo permittirá, outrosim, que os contractantes se utilizem da Corôa dos Passarinhos para o mesmo fim, apropriando-a para carreiras e estaleiros de reparação de embarcações, mas sem prejuizo do plano geral das obras nessa parte do porto. Logo que estejam desapropriados os predios e terrenos situados atrás do Arsenal de Marinha, entre as ruas do Pharol e de S. Jorge, será a área, assim disponível, entregue aos contractantes, para installações concernentes á execução das obras, sem prejuizo, porém, da futura construção de armazens exteriores nesse local.

XII

Sendô federaes as obras e serviços que constituem objecto do contracto, terão os mesmos onus e obrigações e o gozo das mesmas isenções, vantagens e regalias das obras e serviços da União.

XIII

Tofo o material e accessorios importados pelos contractantes e destinados á construção e conservação das obras contractadas e aos serviços annexos, entrarão livres de quaesquer direitos e taxas, como os directamente importados pelo Governo.

XIV

O Governo desapropriará os predios e trapiches ao longo do littoral, cuja demolição fôr necessaria á execução dos trabalhos, bem como os terrenos precisos, entregando aos contractantes, livre e desembaraçada, a área de que necessitarem, a qual não poderá ser utilizada senão para os fins do contracto.

Até o dia 31 de março de 1909, o mais tardar, serão entregues aos contractantes os terrenos do littoral, desde o forte do Brum, no isthmo de Olinda, até a doca sul junto á Lingueta, e, até o dia 1 de janeiro de 1911, os terrenos e predios situados dahi em deante até a Alfandega.

XV

Os trabalhos constantes do n. 1 a 7, da clausula I, serão executados com o andamento preciso para que atinjam, em cada semestre pelo menos, o valor de um decimo do preço total contractado, e de modo a que fiquem inteiramente terminados, para os fins a que se destinam, por secções e dentro dos prazos que forem fixados, de accôrdo com o programma de trabalhos approvedo pelo Governo, observado, entretanto, o que dispõem as clausulas IX e X.

XVI

No caso de inobservancia do disposto na clausula precedente, pagarão os contractantes, salvo força maior, a juizo do Governo e tão sómente delle, por mez ou fracção de mez de demora, a multa imposta, sem recurso algum, pelo Ministro da

Industria, Viação e Obras Publicas, mediante proposta da comissão fiscal, de 50.000 francos, que serão deduzidos do primeiro pagamento que se lhes fizer ou da caução.

XVII

Se não fôr possível entregar aos contractantes, dentro dos prazos de que trata a clausula XIV, os terrenos a que ella se refere, e se disto provier atrazo ao andamento dos trabalhos, ou se, por qualquer motivo, o Governo ordenar a interrupção das obras, terão os contractantes direito a uma prorrogação dos prazos estabelecidos, por tempo igual ao dia da demora na entrega ou interrupção, e ao pagamento de uma indemnização correspondente a 10 % ao anno do valor das installações que ficarem inactivas ou sem applicação, já estando ahi comprehendidas as despezas de conservação e guarda.

XVIII

A execução de todas as obras será acompanhada por delegados ou representantes da comissão fiscal, aos quaes facilitarão os contractantes todos os meios para o completo desempenho da sua missão.

XIX

Todas as ordens, instrucções e, em geral, as communicações entre a comissão fiscal e os contractantes, a respeito das obras e serviços, serão sempre por escripto e em portuguez, não podendo qualquer das partes allegar, em caso algum e para nenhum fim, ordens ou declarações verbaes.

XX

A correspondencia sobre o serviço entre a comissão fiscal e os contractantes será entregue mediante recibo, sendo objecto da correspondencia, em caso de recusa daquelle, tornando publico, para os devidos effeitos, por edital inserto nos jornaes da cidade do Recife ou affixado no local dos trabalhos

XXI

As reclamações contra qualquer ordem da comissão fiscal deverão ser apresentadas dentro de dous dias uteis, contados da data do recibo ou da publicação ou affixação do edital.

XXII

A comissão fiscal tem o direito de exigir dos contractantes a retirada e dispensa do serviço de qualquer empregado ou operario que, a seu juizo, embarace a fiscalização dos trabalhos.

XXIII

Todo o material empregado nas obras será sempre de primeira qualidade e nenhum poderá ser utilizado sem prévio exame e approvação da comissão fiscal, devendo ser immediatamente retirado do local das obras o que fôr por ella recusado.

XXIV

O representante da comissão fiscal, que acompanhar o serviço, dará ao encarregado da execução da obra immediato aviso de qualquer irregularidade, imperfeição ou defeito que notar, quer na construcção, quer no material.

Se não for attendida a sua reclamação, o engenheiro-chefe da comissão fiscal a reproduzirá por escripto para que os contractantes corrijam o defeito notado. Se este for na muralha do cães, não será o trecho correspondente incluído nas medições, nem pago, enquanto não se achar a contento da comissão fiscal; se nos enrocamentos ou blocos de protecção, deixará o volume recusado de ser incluído em conta, e se na super-estrutura dos quebra-mares ou no massiço de concreto dos recifes emergentes, não será pago o trecho de concreto correspondente, em toda a sua altura e largura, enquanto não for reparado o defeito.

XXV

Os trabalhos constantes do n. 1 a 7, da clausula I, serão pagos de accôrdo com a seguinte tabella :

N.	Especificação	Unidade	Em francos	Em mil réis
1	Dragagem em areia ou lodo com despejo no mar.....	M3	2.81	1\$787
2	Dragagem em tabatinga com despejo no mar.....	»	4.19	2\$665
3	Aterro com areias dragadas.....	»	2.97	1\$880
4	Excavação submarina em rocha.....	»	24.80	15\$773
5	Cães de 10 metros de agua.....	M1	11.558.00	7:350\$890
6	Cães de nove metros de agua.....	»	10.732.00	6:825\$552
7	Cães de oito metros de agua.....	»	9.082.00	5:776\$152
8	Cães de 2,5 metros de agua.....	»	4.954.00	3:150\$744
9	Enrocamento com m m ou de 2ª categoria.....	Ton. m³.	18.20	11\$575
10	Enrocamento de 1ª categoria.....	» »	21.50	13\$674
11	Blocos naturaes de 3ª categoria.....	» »	24.80	15\$773
12	Blocos naturaes de 2ª categoria.....	» »	38.50	21\$306
13	Blocos naturaes de 1ª categoria.....	» »	41.30	26\$267
14	Arrumação do enrocamento acima da baixa-mar.....	M2	14.90	9\$476
15	Arrumação do enrocamento com applicação de ar comprimido.....	»	24.80	15\$773
16	Excavação no recife para redentes do massiço de concreto.	M3	19.80	12\$593
17	Massiço de concreto nos quebra-mares e recifes emergentes..	»	132.00	83\$952

N.	Especificação	Unidade	Em francos	Em mil réis
18	Bloco de concreto de 52 toneladas nos quebra-mares		148.80	94\$637
19	Monolithos de 2.000 toneladas, fundado por meio de caixão submersível	Um	156.854.00	99:759\$144
20	Bloco especial em curva com raio de seis metros.....	»	34.620.00	22:018\$320

O preço n. 1 comprehende a extracção de lodo ou areia, mais ou menos misturada com argilla, por meio de dragas de alcatruzes, e o transporte do material excavado para o despejo no mar, em profundidades excedentes a 13 metros, com distancia média de cinco milhas.

O preço n. 2 comprehende a extracção, por dragas de alcatruzes, com dentes, de argilla compacta, tabatinga, ou outro material de dureza tal, que reduza a menos de 50 % a produção ordinaria da draga, verificada em areia, e a remoção do material dragado nas mesmas condições do precedente.

O preço n. 3 comprehende a dragagem de areia no estuario, o seu transporte em batelões apropriados, a formação do aterro com areias limpas, e o recalçamento por meio de bombas ou outro processo, nivelamento e regularização do aterro no espaço comprehendido entre o littoral e os novos cães.

A medição do material dragado que tiver de ser utilizado na formação dos terraplenos será feita pela cubação directa nos depositos dos vapores-areeiros ou das dragas, e nos batelões de transporte ao largarem da draga e sem redução alguma no volume do mesmo material.

O material apropriado ao aterro poderá ser eventualmente dragado e directamente recalçado, fazendo-se então a medição por perfis transversaes.

O preço n. 4 refere-se á destruição de rocha submarina pelo processo Lobnitz e á dragagem e remoção dos detrictos. Como a dureza do material a excavar, cujo volume se acha avaliado em 51.300m³, é variavel e incerta, deverá ser considerado este preço como o médio, fazendo-se as medições, quanto possível, pelo relevo do fundo ou pelo processo em que a commissão fiscal e os contractantes accordarem.

A rocha submarina será destruida até a profundidade de 10 metros, em aguas mínimas, na Barra Grande, á entrada do porto, e até a de nove metros, também em aguas mínimas, em outros logares, como ao longo da linha dos recifes submersos, e nos limites da dragagem, feita esta á ultima profundidade.

Os preços ns. 5 a 8 comprehendem a construção completa da muralha do cães, com excepção da excavação para as fundações, que se acha incluída na dragagem geral do porto, de conformidade com os typos respectivos, cujos desenhos, rubricados pelo director geral de Obras e Viação e pelos contractantes, ficarão annexados ao contracto e com as especificações constantes da presente clausula.

Estes preços comprehendem, além disso, a collocação de *bollards* ou cabeços de amarracção, de 30 em 30 metros, de escadinhas de ferro para marinheiros, de 60 em 60 metros, e de quatro escadas duplas, feitas de cantaria, segundo os typos indicados nos respectivos desenhos.

Os preços ns. 9 a 13 comprehendem todos os serviços e despesas, inclusive o transporte da pedra até o lugar do emprego nas obras, e são por peso em tonelada metrica, verificado pela arqueação das embarcações de transporte ou pela carga em vagões de estrada de ferro, conforme o caso, considerando-se de 1.600 kilogrammas o do metro cubico de pedra arrumada, ou por peso directamente determinado em balança.

Os preços ns. 14 e 15 applicam-se á arrumação e nivelamento de pedra para o assentamento do massiço de concreto nos quebra-mares ou da muralha sobre o enrocamento de fundação.

Os preços ns. 17 a 19 comprehendem todas as despezas com material e mão de obra para o preparo, transporte e assentamento dos massiços, blocos e monolithos, de conformidade com as especificações constantes da clausula LXVI

XXVI

Cabe aos contractantes proverem-se, á sua custa, de meios de transporte, machinismos e installações diversas, material de qualquer natureza, e do mais do que possam precisar para os trabalhos, sendo-lhes concedido o direito de desapropriações das pedreiras necessarias para a execução das obras. Como os preços da clausula anterior comprehendem não só todas as despezas de material e mão de obra, como tambem as eventuaes, as de administração e o lucro dos contractantes, não terão estes direito algum a augmento delles.

XXVII

Para os trabalhos complementares e de aparelhamento do cães de que tratam os ns. 8 e 9 da clausula I, e á cuja execução, nos termos della, se obrigam os contractantes, serão feitos opportunamente ajustes especiaes, não podendo, porém, o preço total ser superior a 9.183:306\$300, papel, ao cambio de 15 d. por 1\$, pagaveis em titulos dos de que trata a clausula LV.

Se não houver, porém, accôrdo entre o Governo e os contractantes para alguns desses trabalhos ou para todos, serão elles executados directamente por aquelle, entregando-lhe os contractantes, livres e desimpedidos, os locais e terrenos onde tenham de ser effectuados, e devendo sel-o de fórma a não embarçar os contractantes, nem lhes causar prejuizo.

XXVIII

As muralhas do cães fundar-se-hão em terreno de areia, argilla ou rocha, que offereça garantia sufficiencia de resistencia e firmeza. O embasamento de pedra só será, porém, iniciado depois que a commissão fiscal, examinando o terreno, devidamente preparado e nivelado, o autorize.

XXIX

O pagamento da muralha do cães será feito mensalmente pelo trabalho realizado até o ultimo dia do mez anterior e provisoriamente acceito pela commissão fiscal, de accôrdo com os preços constantes da tabella da clausula XXV, que correspondem ao metro linear de muralha prompta e concluida, de conformidade com os typos e especificações.

XXX

Como pagamentos parciaes dos preços totaes das muralhas do cães de oito, nove e 10 metros de agua, por trechos não concluidos, serão admittidos nas contas das medições mensaes;

1º, por metro linear de muralha com a primeira fiada de blocos de concreto, 20 % do preço relativo a cada typo; e

2º, por metro linear de muralha com a segunda e terceira fiada de blocos de concreto, 40 % do preço relativo a cada typo.

Estes pagamentos parciaes só serão, porém, admittidos até uma extensão maxima de 300 metros.

XXXI

A medição da extensão da muralha do cães construída em cada mez e recebida provisoriamente pela commissão fiscal, será feita com a assistencia dos contractantes, dentro dos tres primeiros dias uteis do mez seguinte, e registrada em livro especial por elles rubricado.

XXXII

As medições da dragagem e do aterro serão feitas de acôrdo com a clausula XXV, lançando-se as respectivas notas, immediatamente depois de examinadas e conferidas pela commissão fiscal e pelos contractantes, no livro de registro de cada uma das partes devidamente rubricado pela outra.

Preenchida esta formalidade essencial, a medição de cada embarcação será considerada definitiva e boa para o preparo da conta mensal de pagamento, não estando mais sujeita a nenhuma contestação ou impugnação.

Se, em virtude de divergencia, se recusarem os representantes das partes encarregadas da medição a assignar o livro de registro, ficará retida a respectiva embarcação, até que a questão seja resolvida por outros.

XXXIII

A medição do enrocamento de diversas categorias empregado no quebra-mar e no mólhe do isthmo será feita de acôrdo com a clausula XXV e as especificações da clausula LXVI. As respectivas notas, depois de examinadas e conferidas diariamente por ambas as partes, serão registradas da mesma forma indicada na clausula anterior.

XXXIV

A medição da arrumação dos enrocamentos, massiços de concreto, blocos e monolithos, será feita de conformidade com a clausula XXV, com as especificações da clausula LXVI e os respectivos desenhos.

XXXV

Com os elementos mencionados nas clausulas antecedentes, a commissão fiscal organizará, até o dia 8 de cada mez, a conta mensal de pagamento, a qual, depois de examinada e conferida pelos contractantes, será lançada em livro especial, em que declararão, com a sua assignatura, que aceitam.

XXXVI

A importancia dos trabalhos executados em cada mez e constantes da respectiva conta aceita pelos contractantes, será paga até o dia 20 do mez seguinte, de accôrdo com as clausulas LV e LXII, expedindo o Governo para isso ordem telegraphica ao delegado do Thesouro Federal em Londres.

XXXVII

A proporção que forem recebendo as dragas, material fluotante, machinismos e mais objectos destinados ás installações para execução das obras, submeterão os contractantes á commissão fiscal os respectivos documentos, devidamente legalizados, acompanhados das notas de frete, seguro e montagem, para determinação do custo.

Terminadas as obras, o Governo terá o direito de ficar com o material e objectos acima referidos, na sua totalidade ou em

parte, á sua escolha, com o abatimento de 50 % sobre o custo, se ficar com tudo, ou de 34 %, se ficar apenas com o que lhe convier.

O mesmo direito terá o Governo no caso de rescisão do contracto, fazendo-se, porém, então, o abatimento correspondente ao tempo de serviço e na proporção de 8 ½ % por anno de serviço, se ficar com todo o material, e de 5 ½ %, se ficar sómente com uma parte.

XXXVIII

Para assegurar a fiel execução do contracto, darão os contractantes, como caução, além da de que trata a clausula VIII, todos os apparatus, machinismos, material fluctuante e mais objectos destinados ás installações para a execução das obras.

Para os effectos desta obrigação, os referidos materiaes, á proporção que forem sendo fornecidos ou recebidos pelos contractantes e fixado o respectivo custo, serão considerados, sem nenhuma outra formalidade, cautionados ao Governo, não podendo ser alienados, garantir outra obrigação, nem ter outro destino, e devendo ser mantidos em perfeito estado de conservação, substituindo-se por eguaes, se fôr preciso, os que se inutilizarem em serviço.

Concluidas e recebidas todas as obras, ficará a caução reduzida á importancia correspondente a 10 % do valor das secções do cáes, sobre as quaes ainda subsista a responsabilidade dos contractantes e pelo tempo que durar.

XXXIX

Os contractantes terão inteira responsabilidade pela execução do projecto e deverão reclamar sempre que, por qualquer circumstancia, reconheçam que é prejudicial á solidez e estabilidade de qualquer parte das obras.

XL

Os contractantes assumem inteira responsabilidade pela conservação e estabilidade das muralhas do cáes, não só durante a sua execução, como pelo prazo de dous annos, contados da data do recebimento provisorio de cada uma das secções a que se refere a clausula XV, devendo fazer as obras de reparação e conservação que se tornarem necessarias, ainda que a importancia dellas exceda á da caução prestada para garantia da fiel execução desta obrigação.

Se o não fizerem dentro do prazo que lhes fôr marcado, o Governo executará as obras por conta dellas e descontará da caução o respectivo valor, cobrando executivamente, caso esta seja sufficiente, o que exceder, se os contractantes se recusarem ao pagamento.

Não se comprehendem nesta clausula as avarias e accidentes motivados por força maior, ou que não provenham de defeitos do projecto ou da construcção, ficando tambem os contractantes exonerados de toda responsabilidade pela conservação e reparação dos trechos de cáes que forem arrendados a terceiro, antes de aceitos definitivamente pelo Governo.

XLI

Terminadas as obras, resolverá o Governo, dentro do prazo de 60 dias, sobre a acquisição do material das installações, nos termos da clausula XXXVII, retendo do preço a importancia correspondente aos 10 % de que trata o final da clausula XXXVIII. Se o preço do material adquirido fôr inferior a esta percentagem, entrarão os contractantes para o Thesouro com o que faltar.

XLII

Findo o prazo de responsabilidade constante da clausula XL, será a muralha de cada uma das secções do cães examinada pelo engenheiro-chefe da commissão fiscal, acompanhado do representante dos contractantes, e aceita, se for encontrada em perfeito estado de conservação e solidez, lavrando-se então o termo de recebimento definitivo, o qual será por elles assignado, ficando desde então os contractantes exonerados de toda responsabilidade por essas obras.

XLIII

Pela inobservancia das clausulas do contracto, pela falta de cumprimento das ordens ou instrucções sobre serviço, expedidas pela commissão fiscal, que não contrariarem as estipulações daquelle, ficam os contractantes sujeitos á multa de 500 a 5.000 francos, applicavel pela commissão fiscal, e de 5.000 a 10.000 francos, imposta pelo Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, mediante proposta da referida commissão, tendo os contractantes recurso contra aquella para o mesmo ministro. Se as multas não forem pagas dentro do prazo de 15 dias, contados da data da intimação para este fim, será o seu valor deduzido da caução ou de pagamentos devidos aos contractantes.

XLIV

O contracto ficará rescindido de pleno direito, perdendo os contractantes a caução de que trata a clausula VIII, nos seguintes casos:

1º, irregularidade e falta de andamento nos trabalhos, de que resulte interrupção por mais de dous mezes, ou demora notoriamente prejudicavel á construcção das secções dos cães, a que se refere a clausula XV, por culpa ou negligencia dos contractantes;

2º, transferencia do contracto;

3º, infracção da clausula IV;

4º, fallencia dos contractantes; e

5º, inobservancia das condições do contracto, depois de ter sido imposta aos contractantes, por mais de uma vez, a multa de 10.000 francos, de que trata a clausula XLIII.

Em qualquer destes casos, findos os prazos de responsabilidade estabelecidos na clausula XL e deduzidas, de accôrdo com ella, todas as despesas de conservação e reparação das obras, será restituído aos contractantes o saldo da caução a que se refere a clausula XXXVIII.

XLV

Rescindido o contracto nos casos das clausulas X, XLIV e LXV, não terão os contractantes direito a indemnização alguma por prejuizos que dahi lhes possam resultar, quer em virtude de antecipação de despesas, quer por qualquer outro motivo, mas apenas á importancia das installações feitas para execução dos trabalhos, na conformidade da clausula XXXVII, e das obras effectivamente realizadas, de accôrdo com o contracto, até a data da rescisão, e ainda não pagas ou apuradas, recorrendo-se a arbitramento, para a fixação do valor dellas, se a respeito houver divergencia.

XLVI

A rescisão do contracto nos casos das clausulas X, XLIV e LXV será de pleno direito, sem dependencia de acção ou interpellação judicial, e declarada por simples decreto do Governo, perdendo os contractantes, em favor deste, a caução de que trata a clausula VIII.

XLVII

Fóra dos casos de rescisão a que se referem as clausulas X, XLIV e XLV, não poderá o contracto ser rescindido sem indemnização.

XLVIII

Os contractantes obrigam-se a empregar, de preferencia, pessoal nacional, quer na parte technica e administrativa, quer nos demais serviços e, salvo motivos acceitos pela commissão fiscal, não poderão ter menos de dous terços de empregados nacionaes.

XLIX

O Governo reserva-se o direito de, sem prejuizo do serviço dos contractantes, lançar na área que tem de ser aterrada pedras, terras e mais materiaes de entulho e excavação, provenientes de obras feitas pela administração federal.

L

Serão considerados propriedade da União os mineraes, fosséis e quaesquer outros objectos de valor artistico, scientifico ou intrinseco que forem encontrados por occasião da dragagem.

LI

As questões entre o Governo e os contractantes relativas ao serviço destes e as que disserem respeito á intelligencia de clausulas do contracto serão submettidas á decisão do Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas pelo engenheiro-chefe da commissão fiscal.

Se os contractantes não se conformarem com a decisão, seguir-se-ha, em ultima instancia, o arbitramento, escolhendo cada parte um arbitro, dentro do prazo de tres dias e, se decorrido este, não chegarem os arbitros a accôrdo, escolherá cada um tres outros, dentre os quaes a sorte designará o desempatador.

Ficam excluidas do arbitramento as questões previstas ou resolvidas em clausula do contracto, como as de multa, rescisão e outras.

LII

Quaesquer questões que, porventura, se suscitem na execução do contracto, serão decididas pelos tribunaes brasileiros e de accôrdo com a legislação brasileira.

LIII

Para os fins do contracto, em tudo que disser respeito á execução das obras, a commissão fiscal será representada pelo seu engenheiro-chefe, que poderá delegar a ajudantes os poderes de fiscalização.

LIV

Todos os prazos estipulados no contracto ficarão interrompidos por motivo de força maior, ahí comprehendida a parede dos operarios.

LV

As obras contractadas serão pagas pelos preços constantes da tabeilla da clausula XXV, em titulos da divida publica brasileira amortizaveis em 50 annos, do valor nominal de 500

francos cada um e juros semestrais de 12 francos e 50 centimos, recebidos ao par pelos contractantes, observado o disposto na clausula LX.

LVI

Os titulos a que se refere a clausula anterior, pagaveis ao portador, poderão ser redigidos em francez e inglez, conterão os dizeres — «Emprestimo ao Governo dos Estados Unidos do Brazil, 1908, Porto de Pernambuco, juros de 5 % ao anno» — e terão, para o pagamento em ouro, quer do capital, pelo supprimento do fundo necessario para a amortização, quer dos respectivos juros, além da garantia geral especialmente a do producto da taxa de 2 %, ouro, sobre o valor official da importação estrangeira no Estado de Pernambuco, e a de todas as rendas liquidas do porto e das docas depois de construidos, ficando isentos de todos os impostos brasileiros vigentes e que se crearem.

LVII

Com as sommas fornecidas pelo Governo e de fórma a evitar qualquer interrupção no pagamento dos juros e da amortização, serão pagos, em primeiro logar, os juros vencidos de todos os titulos em circulação, applicando-se o restante ao resgate d titulos, de accôrdo com a clausula seguinte.

LVIII

Decorridos seis annos, a contar da data da emissão, comegar-se-ha a constituir um fundo de resgate por meio de quotas de $\frac{1}{2}$ % ao anno sobre o valor nominal dos titulos.

O resgate será feito por meio de compra, quando o preço dos titulos estiver abaixo do par, e por meio de sorteios semestrais, em presenca de um tabellião, de accôrdo com o processo adoptado nos sorteios dos emprestimos brasileiros, quando ao par ou acima d'elle.

Todos os titulos sorteados serão pagos, com os juros vencidos, no primeiro dia do mez seguinte ao do sorteio, designado para o pagamento dos juros, e cancellados immediatamente depois.

LIX

A emissão dos titulos, de que trata a clausula LV, não poderá exceder o valor nominal de 53.760:000\$, papel, á taxa de 15 d. por 1\$, equivalentes a 84.000.000 francos, correndo por conta dos contractantes todas as despezas com ella. Logo depois de assignado o contracto, autorizará o Governo a emissão de titulos no valor de 40.000.000 francos, nominaes, e a do resto, de uma só vez ou não, quando for necessario ao andamento das obras.

LX

Para a execução e fiscalização das obras, desapropriação e demais serviços, depositarão os contractantes, mediante a entrega de 80.000 titulos, dos de que trata a clausula LV, a importancia de 38.100.000 francos, á plena inteira disposição do Governo, na Delegacia do Thesouro Federal em Londres ou em estabelecimento bancario a juizo d'elle, sendo-lhes facultado justificar o emprego, na aquisição do material de que trata a clausula XXXVII, de quantia não superior a 2.000.000 francos desde que provem ter sido embarcado com destino á cidade do Recife.

Fica entendido que esta disposição não importa abrogação do estabelecido na clausula LV, que subsiste em pleno vigor quanto á parte restante da emissão.

LXI

O pagamento da differença entre a importancia dos juros da quantia em deposito, abonados pelo estabelecimento bancario, e a dos titulos correspondentes, correrá por conta dos contractantes, podendo dos pagamentos relativos aos trabalhos ser retida pelo Governo, no Thesouro Federal, a quantia equivalente.

LXII

O pagamento dos trabalhos executados será effectuado, em ouro ou em papel-moeda, á escolha do Governo, com o abatimento de $4\frac{3}{4}\%$ sobre os preços da tabella constante da clausula XXV, até a importancia da somma em deposito, tomando-se para o calculo, no caso de pagamento em ouro, a taxa de 15 d. por 1\$000.

No caso dos contractantes se utilizarem da faculdade que lhes é dada na clausula LX, serão descontados 25% dos pagamentos mensaes relativos aos trabalhos até a importancia da quantia empregada na aquisição do material.

LXIII

Para facilitar a emissão dos titulos, autorizará o Governo a de certificados provisorios, que opportunamente serão trocados por aquelles.

LXIV

O Governo fornecerá os documentos necesarios á admisión dos titulos á cotação official nas bolsas do Rio de Janeiro, Paris, Londres, Bruxellas, Amsterdam e Hamburgo.

LXV

O deposito de que trata a clausula LX será effectuado dentro do prazo de 60 dias, contados do em que for publicado no *Diario Official* o decreto autorizando a emissão, sob pena de ficar rescindido de pleno direito o contracto autorizado pelo presente decreto e de perderem os contractantes a caução a que se refere a clausula VIII.

LXVI

ESPECIFICAÇÕES — O plano de referencia para o nivelamento geral das obras e para as profundidades de agua é o do zero do mareographo estabelecido no extincto Arsenal de Marinha e corresponde a aguas minimas em maré de syzigia.

Muralha do cães — O systema de construcção para os cães de oito, nove e 10 metros de agua sob o mesmo nivel minimo é o seguinte:

O terreno será dragado até um metro abaixo do plano das fundações, no logar em que se tem de construir o cães e na largura necessaria para o movimento e manobra dos andaimes ou elevadores montados em pontões conjugados.

Sobre o terreno assim preparado será lançada uma camada de pedra jogada, de um metro de espessura, que depois será regularizada e nivelada por meio de aparelho de ar comprimido.

Ao enrocamento sobrepor-se-hão, em toda a largura da muralha, nas differentes alturas, quatro fiadas de blocos artificiaes de concreto de 30 a 35 metros cubicos, e de modo a ficarem as juntas verticaes desencontradas.

Para esses trabalhos disporão os contractantes, em terra, de aparelhos de guindar e de transporte e, sobre agua, de cabreas fluctuantes ou aparelhos elevatorios montados sobre

pontões, capazes de levantar pesos até 100 toneladas, e cujo custo já se acha compreendido nos preços de numero cinco a oito da tabella.

A começar da cota + 0^m,2 attingida pela fiada superior dos blócos, até a de + 4^m,0, correspondente ao capeamento, levantar-se-ha a superstructura de alvenaria de pedra, revestida externamente por cantaria. Ao longo da muralha correrá uma galeria com 0^m,7 de largura por 1^m,4 de altura, com cobertura de chapas de ferro, destinada a receber os condutores de electricidade e, eventualmente, a canalização de agua.

Atrás das muralhas do cães far-se-ha um enrocamento com pedra jogada, pesando até 100 kilogrammas, o qual deverá attingir o nivel superior da ultima fiada de blócos, e ter a largura de tres metros no tópo. A dosagem de cimento no fabrico dos blócos será de 500 kilogrammas por metro cubico de areia, extrahida do isthmo de Olinda, do lado do mar, entrando a argamassa por uma parte para duas de pedra britada, que possa passar por um anel de seis centimetros de diametro.

Em vez de concreto, estes blócos poderão ser feitos com alvenaria ordinaria de pedra e a mesma argamassa.

A superstructura de alvenaria será construida de lajões ou pedras, levando, por metro cubico de alvenaria, 0^m3,333 de argamassa de 500 kilogrammas de cimento por metro cubico de areia extrahida nas mesmas condições. Em vez de alvenaria, poderão os contractantes empregar concreto, em que a dosagem de cimento seja de 450 kilogrammas por metro cubico de areia.

O parametro exterior será de cantaria lavrada, em fiadas horizontaes, com o talude de um para 20. O capeamento terá 1^m,10 de largura e 0^m,50 de altura e será tambem de cantaria lavrada, com aresta arredondada.

Ao longo do cães serão collocados *bollards* ou cabeços de amarração, de 30 em 30 metros, e escadas de ferro para marinheiros, de 60 em 60 metros, e, nos logares indicados na planta geral, construidas quatro escadas de cantaria com dous lances.

No cães de oito metros, para ligação dos dous trechos, e, mais ou menos, em angulo recto, haverá um blóco de concreto especial, em curva de raio de seis metros, na conformidade do desenho respectivo, com paramento exterior igual ao da muralha, cubando 236^m3,74 de concreto e cantaria, e assentado sobre embasamento de pedra jogada e nivelada, o qual será pago pelo preço n. 20 da tabella, em que já se acha incluído o do embasamento.

A infrastructura do cães de 2^m,5 de calado em aguas minimas será construida de pedra jogada, pesando até 100 kilogrammas, recebendo, na cota de 2^m,5, depois de arrumada e regularizada superficialmente, uma fiada de blócos de concreto com 2^m,70 de altura e tres por quatro de base e da mesma composição dos empregados nos cães profundos. A superstructura será de alvenaria de pedra, revestida exteriormente de cantaria, nas mesmas condições da dos cães mais profundos, com a differença de não ter galeria longitudinal.

Em vez de *bollards*, serão collocados arganéos de bronze, distantes 10 metros uns dos outros, construindo-se no trecho do cães duas escadas de marinheiro e uma de cantaria do typo adoptado nos cães profundos.

Enrocamentos — Os enrocamentos serão das cinco categorias seguintes:

1^a, enrocamento commum ou de 2^a categoria, formado de pedras de peso até 100 kilogrammas;

2^a, enrocamento de 1^a categoria, formado de pedras pesando de 100 a 1.000 kilogrammas, com uma média não inferior a 300;

3^a, blocos naturaes de 3^a categoria, com o peso de 1.000 a 3.500 kilogrammas e uma média não inferior a 2.000;

4^a, blocos naturaes de 2^a categoria, do peso de 3.500 a 6.000 kilogrammas com uma média não inferior a 4.500;

52, blocos naturais de 1ª categoria, com o peso de 6.000 a 10.000 kilogrammas e uma média não inferior a 7.500.

A selecção das pedras nas pedreiras e o seu embarque, transporte e lançamento serão fiscalizados pela comissão fiscal.

Nos enrocamentos com blocos naturais, serão lançadas conjuntamente pedras de menores dimensões para preencher, tanto quanto possível e sempre que a comissão fiscal o determinar, os vãos entre os blocos. Estas pedras serão pagas pelo preço do enrocamento de 2ª categoria.

As pedras que, por descuido ou culpa dos contractantes, forem lançadas fóra dos enrocamentos e, assim, ficarem desaproveitadas, não entrarão em medição, nem serão pagas.

Quebra-mar e molhe do istmo.—O quebra-mar a construir sobre o recife submerso e em continuação até alcançar o fundo de nove metros em águas mínimas, será dos dois tipos que constam dos desenhos approvados.

O primeiro tipo é adoptado até a profundidade de 8^m,50 e constituido por um nucleo, ou largo enrocamento de 2ª categoria, revestido de pedras de diversas categorias até a cota ou recebendo então do lado do mar uma fiada de blocos artificiaes, juxtapostos, de dois metros e 60 centímetros de altura, tres de comprimento e tres de largura, correspondendo, portanto, o seu volume a vinte e tres metros cubicos e quatrocentos decímetros (23^m3,400) e o seu peso a cerca de cincoenta e duas (52) toneladas.

Estes blocos serão fabricados de concreto composto de uma parte de argamassa para duas de pedra britada, e a argamassa de 450 kilogrammas de cimento por metro cubico de areia da praia, e serão pagos por metro cubico ao preço n. 18 da tabella, o qual comprehende o custo dos apparatus elevatorios e o do transporte.

Ao abrigo da fiada destes blocos de guarda levantar-se-ha o enrocamento de segunda categoria, que constitue o nucleo, com mais um metro, e sobre elle, depois de convenientemente arrumado e nivelado, construir-se-ha a muralha com parapeto do lado do mar, attingindo a cota + 5^m,60. Em seguida serão lançados blocos naturais de ambos os lados da construcção, attingindo a cota + 2^m,60, correspondente ao preamar de maré de syzigia.

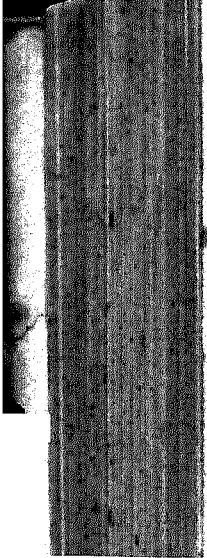
A muralha será construida *in situ*, de concreto da composiçõ indicada, lançado ao abrigo de paredes ou cortinas metálicas desmontaveis e convenientemente travejadas, e paga por metro cubico de obra pelo preço n. 17 da tabella.

O segundo tipo de quebra-mar será adoptado em profundidade de 8^m,5 a 9^m,0, consistindo no preparo de um embasamento de pedras jogadas, cuja superficie será regularizada e nivelada á cota de 7^m,5 por meio de apparatus de ar comprimido, assentando-se em seguida monolithos de 2.000 toneladas.

Cada monolitho será construido em um caixão fluctuante, de secção quadrada, com 10 metros de lado e 8^m,50 de altura. O caixão será lastrado com uma camada de concreto de dois metros de altura, correspondente ao travejamento do fundo, sobre a qual se levantará uma parede de contorno, com 1^m,10 de espessura, de alvenaria de pedra, até que o caixão fluctue emergindo um metro, sendo então rebocado para o logar do emprego, em meia maré, e ahi encachado com a descida della e o auxilio de lastro suplementar de agua.

Sobre o caixão fixar-se-ha uma enseccadeira desmontavel, com tres metros de altura, para evitar a penetração de agua do mar pelos bordos do caixão.

Depois de encachado, encher-se-ha o caixão de concreto composto de argamassa de 400 kilogrammas de cimento por metro cubico de areia da praia, na proporção de uma parte de argamassa para duas de pedra britada, ou de alvenaria de pedra com a mesma argamassa. Ao abrigo da enseccadeira le-



vantar-se-ha então a muralha de concreto, com parapeito attingindo a mesma cota e da mesma composição da do typo precedente do quebra-mar.

O preço n. 19 comprehende todos os trabalhos referentes á execução e collocação do monolitho de 2.000 toneladas, inclusive o ferro perdido nos caixões.

Os monolithos serão protegidos de cada lado por enrocamentos de blocos naturaes, de segunda e terceira categorias, com os taludes indicados no desenho respectivo.

A cada cabeço do quebra-mar corresponderá um desses monolithos, que serão protegidos de tres lados por meio de blocos naturaes.

A muralha subirá ahi até attingir o parapeito á cota + 7^m,0 de tres lados do cabeço, e será disposta de modo a poder receber um pharol de ordem inferior .

O typo normal do monolitho tem 10 metros de largura por 10 metros de comprimento e 8^m,50 de altura, constituindo um massiço com o peso de 2.000 toneladas.

A commissão fiscal poderá, porém, modificar estas dimensões para alguns dos monolithos, mantendo o mesmo peso de 2.000 toneladas para cada um, e dando aos contractantes aviso do numero dos que devem ser assim modificados seis mezes antes da época em que tenham de ser assentados. Os monolithos assim modificados serão pagos pelo mesmo preço da tabella.

Massiço de concreto nos recifes emergentes — As obras de regularização e reforço da antiga muralha sobre os recifes emergentes, assim como a nova muralha, serão executadas por meio de massiços de concreto feitos *in situ* nas condições já indicadas para a superstructura do quebra-mar, pagando-se o metro cubico de obra pelo preço n. 17 da tabella.

O massiço de concreto da nova muralha deverá ser engastado na rocha, preparando-se-lhe convenientemente um leito horizontal com redentes na superficie rugosa dos recifes, e ligado solidariamente com as alvenarias existentes na antiga muralha.

Nos pontos do recife mais expostos á arrebentação das vagas serão lançados, mediante ordem da commissão fiscal, blocos naturaes de 1^a e 2^a categorias, para protecção do massiço de concreto, os quaes serão pagos pelos preços respectivos da tabella.

LXVII

Ficará sem effeito o presente decreto se o contracto não for assignado dentro de 30 dias, a contar do em que for publicado no *Diario Official*.

Rio de Janeiro, 2 de julho de 1908. — *Miguel Calmon du Pin e Almeida*.

DECRETO N. 7.207 — DE 3 DE DEZEMBRO DE 1908

Autoriza a emissão de titulos destinados ao pagamento das obras de melhoramento do porto do Recife

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização contida na lei n. 1.841, de 31 de dezembro de 1907, art. 22, n. XII, resolve autorizar o Ministro da Fazenda a fazer a emissão de 80.000 titulos da divida publica, do valor nominal de 500 francos cada um, juro annual de 5 %, ouro, resgataveis em 50 annos, que serão entregues aos contractantes das obras de melhoramento do porto do Recife Edmond Bartissol e Demetrio Nunes Ribeiro, contra o deposito, na Delegacia do Thesouro em Londres ou em estabelecimento

bancario, a juizo do Governo, e á sua plena e inteira disposição, da quantia de 38.100.000 francos, destinada ao pagamento das referidas obras, nos termos do contracto assignado em 4 de agosto ultimo.

Rio de Janeiro, 3 de dezembro de 1908, 20° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

David Campista.

PORTARIA — DE 17 DE DEZEMBRO DE 1908

Approva as instrucções para a commissão fiscal e administrativa do porto de Recife.

O Ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica, resolve approvar as instrucções, que com este baixam, assignadas pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado deste Ministerio, para a commissão fiscal e administrativa das obras do porto do Recife, subordinada á commissão fiscal e administrativa das obras do porto do Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro, 17 de dezembro de 1908. — *Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

Instrucções para a Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Recife, a que se refere a portaria desta data

Art. 1.º E' constituida provisoriamente uma commissão fiscal e administrativa das obras do porto do Recife, subordinada á commissão fiscal e administrativa das obras do porto do Rio de Janeiro.

Terá ella a seu cargo:

1.º A execusão das obras do melhoramento, cujos planos e orçamentos foram approvados pelo decreto n. 6.378, de 14 de novembro de 1907, e fiscalização das contractadas com Edmond Bartissol e Demetrio Nunes Ribeiro em virtude do decreto n. 7.003, de 2 de julho de 1908.

2.º A desapropriação dos trapiches e predios necessarios ás obras, sua demolição ou adaptação e eventualmente a conservação e utilização das propriedades adquiridas.

3.º A exploração commercial dos cães e armazens, logo que construidos entrarem em trafego, ou fiscalização dos respectivos serviços, se forem elles contractados.

4.º A execução eventual de trabalhos que forem autorizados pelo Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, por intermedio do director tecnico da commissão das obras do porto do Rio de Janeiro.

Art. 2.º A commissão funcionará sob as ordens de um engenheiro-chefe e constará do pessoal fixado na tabella annexa a estas instrucções, a qual só poderá ser alterada por expressa determinação do Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, sob proposta do director tecnico da commissão fiscal e administrativa das obras do porto do Rio de Janeiro.

Disporá ainda de auxiliares, fiscaes e outros serventuarios percebendo diarias, não excedentes das maximas marcadas na mesma tabella, e cujo numero será determinado pelo director tecnico, segundo as necessidades dos trabalhos, sob proposta do engenheiro-chefe.

Art. 3.º Os serviços da commissão, subordinados todos ao engenheiro-chefe, serão divididos nas secções seguintes :

- Secretaria, a cargo de um official secretario ;
- Contadoria, a cargo de um contador ;
- Pagadoria, a cargo de um thesoureiro-pagador ;

Escriptorio tecnico e fiscalização dos trabalhos contractados sob a direcção do primeiro engenheiro;

Trabalhos eventuaes a cargo dos engenheiros que forem designados pelo engenheiro-chefe (1).

Art. 4.º Serão nomeados por portaria do ministro, sob proposta do director-technico, o engenheiro-chefe, o primeiro engenheiro, os engenheiros de 1ª e de 2ª classe, official secretario, o contador e o thesoureiro-pagador.

Por acto do director-technico, sob proposta do engenheiro-chefe, os engenheiros de 3ª classe, o fiel do thesoureiro-pagador, os conductores de 1ª e os 1.ª e 2.ª escripturarios, e por acto do engenheiro-chefe o demais pessoal.

Art. 5.º Serão substituidos em seus impedimentos e faltas: o engenheiro-chefe pelo primeiro engenheiro, este pelo engenheiro de 1ª classe que for designado pelo engenheiro-chefe; o thesoureiro-pagador pelo fiel, e o official secretario e o contador pelos 1.ª escripturarios que forem designados pelo engenheiro-chefe.

Art. 6.º A commissão será regida pelas disposições do regulamento da commissão fiscal e administrativa das obras do porto do Rio de Janeiro, que lhe forem applicaveis e não contrariarem as presentes instrucções.

Art. 7.º As despesas da commissão correrão por conta do emprestimo levantado para o melhoramento do porto do Recife, nos termos do respectivo contracto approved pelo decreto n. 7.003, de 2 de julho de 1908, e pelas sobras do producto da taxa de 2 %, ouro, sobre a importação por aquelle porto, arrecadada para os fins indicados no contracto acima referido.

Art. 8.º O Governo distribuirá á Delegacia Fiscal do Theouro Federal no Estado de Pernambuco a quantia necessaria para as despesas de desapropriação e de administração pela commissão fiscal em cada anno, devendo o pagamento das obras contractadas ser feito na fórma estipulada no respectivo contracto

Art. 9.º O engenheiro-chefe da commissão requisitará da Delegacia Fiscal as quantias de que necessitar para as despesas de cada mez e dellas prestará contas, por trimestres, perante o Tribunal de Contas, de accôrdo com o regulamento e praxes em vigor para as prestações de contas da commissão fiscal e administrativa das obras do porto do Rio de Janeiro.

Art. 10. Ao engenheiro-chefe incumbe:

§ 1.º Dirigir todos os serviços, distribuindo-os por seus auxiliares, organizando instrucções para a boa execução e regularidade dos mesmos, que sujeitará á approvação do director tecnico.

§ 2.º Fiscalizar o exacto cumprimento do contracto celebrado com Edmond Bartissol e Demetrio Nunes Ribeiro para a execução das obras de melhoramento do porto de Pernambuco.

§ 3.º Propor ao director tecnico todas as providencias e medidas que julgar necessarias ao bom andamento dos serviços.

§ 4.º Requirir da Delegacia Fiscal em Pernambuco as quantias necessarias para occorrer ás despesas com o pessoal e a compra dos materiaes precisos aos diversos serviços, na fórma do artigo precedente.

(1) A' commissão fiscal e administrativa das obras do porto do Rio de Janeiro foi declarado, por aviso de 26 de julho de 1909, não poder ser abonada a diaria que solicitam os representantes da Fazenda Nacional junto á commissão das obras do porto do Recife, por não terem aquelles a categoria de empregados da commissão nem serem previstos no respectivo regulamento, para que possam ter qualquer vencimento ou diaria; competindo-lhes por isso o abono da quota de 1 % do valor minimo das desapropriações liquidadas, amigavel ou judicialmente, para as obras do porto do Recife, como se tem procedido com relação ás obras do porto do Rio de Janeiro.

§ 5.º Autorizar o pagamento das despesas da commissão e dos trabalhos eventuaes que forem iniciados, com approvação do Governo por intermedio do director tecnico.

§ 6.º Adquirir os materiaes precisos para as obras e serviços, quer por concurrencia publica, quer por encomendas no paiz ou no estrangeiro, dependendo de autorização do director tecnico quando o valor exceda de 10:000\$000.

§ 7.º Apresentar mensalmente ao director tecnico o balanço das despesas feitas no mez anterior, e até 1 de dezembro de cada anno o orçamento das despesas a effectuar no exercicio seguinte.

§ 8.º Apresentar ao director tecnico o relatorio dos trabalhos executados pela commissão em cada trimestre, e até 31 de janeiro o relatorio annual.

§ 9.º Requisitar das autoridades federaes, com séde na cidade do Recife, o seu auxilio no que for conveniente ao bom e ininterrompido andamento dos serviços e comunicar-se directamente com as autoridades estaduais em tudo que concernir á execução dos trabalhos a cargo da commissão.

Art. 11. O thesoureiro-pagador, encarregado de receber da Delegacia Fiscal as quantias requisitadas pelo engenheiro-chefe, e de fazer o pagamento das folhas do pessoal, férias de trabalhadores e contas, depois de devidamente processadas, escripturará todos os pagamentos feitos em livro especial, rubricado pelo engenheiro-chefe.

Prestará o thesoureiro-pagador uma fiança de 10:000\$, em dinheiro, não vencendo juros, ou em apolices da divida nacional, que ficará depositada no Thesouro Federal.

Será elle auxiliado pelo fiel, que prestará uma fiança de 5:000\$, nas mesmas condições que o thesoureiro-pagador.

Categorias	Ordenado	Gratificação	Vencimentos	Diaria
1 engenheiro-chefe..	12:000\$	6:000\$	18:000\$	20\$000
1 1º engenheiro.....	10:000\$	5:000\$	15:000\$	16\$000
2 engenheiros de 1ª classe.....	8:000\$	4:000\$	12:000\$	14\$000
3 engenheiros de 2ª classe.....	6:400\$	3:200\$	9:600\$	12\$000
3 engenheiros de 3ª classe.....	4:800\$	2:400\$	7:200\$	8\$000
3 conductores de 1ª classe.....	4:000\$	2:000\$	6:000\$	6\$000
3 conductores de 2ª classe.....	3:200\$	1:600\$	4:800\$	5\$000
1 desenhista de 1ª classe.....	4:000\$	2:000\$	6:000\$	—
1 desenhista de 2ª classe.....	3:200\$	1:600\$	4:800\$	—
1 official-secretario.	4:000\$	2:000\$	6:000\$	—
1 contador.....	4:400\$	2:200\$	6:600\$	—
1 thesoureiro-pagador.....	4:000\$	2:000\$	6:000\$	—
1 fiel do pagador...	3:200\$	1:600\$	4:800\$	—
3 1ºs escripturarios.	3:600\$	1:800\$	5:400\$	—
3 2ºs escripturarios.	3:200\$	1:600\$	4:800\$	—
3 3ºs escripturarios.	2:400\$	1:200\$	3:600\$	—
1 porteiro.....	1:600\$	800\$	2:400\$	—
2 continuos.....	1:340\$	660\$	2:000\$	—

OBSERVAÇÕES

1ª

O pessoal deste quadro será preenchido á medida das necessidades dos serviços, por proposta do engenheiro-chefe ao director tecnico.

2ª

O engenheiro-chefe poderá admittir o pessoal auxiliar que se tornar necessario pelo tempo indispensavel, os operarios e jornaleiros que forem precisos, mediante o abono de diarias ou salarios, cujas tabellas deverão ser préviamente approvadas pelo director technico.

3ª

Ao thesoureiro-pagador e ao fiel será abonada para quebras uma gratificação de 10 % dos respectivos vencimentos, quando se acharem no exercicio dos seus cargos.

Directoria Geral de Obras e Viação, em 17 de dezembro de 1908.—Pela director geral, *José Diniz Villas Boas*.

DECRETO N. 7.291 — DE 21 DE JANEIRO DE 1909

Concede autorização á « Societé de Construction du Port de Pernambuco » para funcionar na Republica

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a « Societé de Construction du Port de Pernambuco », devidamente representada, decreta:

Artigo unico. E' concedida autorização á « Societé de Construction du Port de Pernambuco » para funcionar na Republica com os estatutos que apresentou, mediante as clausulas que a esta acompanham, assignadas pelo Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas e ficando a mesma sociedade obrigada a cumprir as formalidades exigidas pela legislação em vigor.

Rio de Janeiro, 21 de janeiro de 1909, 21ª da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

Clausulas que acompanham o decreto n. 7.291, desta data

I

A « Societé de Construction du Port de Pernambuco » é obrigada a ter um representante no Brazil, 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 sociedade.

II

Todos os actos que praticar no Brazil ficarão sujeitos unicamente ás respectivas leis e regulamentos e á jurisdicção de seus tribunaes judiciais ou administrativos, sem que em tempo algum possa a referida sociedade 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 sociedade tenha de fazer nos respectivos estatutos. Ser-lhe-ha cassada a autorização para funcionar na Republica se infringir esta clausula.

IV

Fica entendido que a autorização é dada sem prejuizo do principio de achar-se a sociedade sujeita ás disposições do direito nacional 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 1:000\$ a 5:000\$, e no caso de reincidencia, pela cassação da autorização concedida pelo decreto em virtude do qual baixam as presentes clausulas.

Rio de Janeiro, 21 de janeiro de 1909. — *Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

(Seguem-se os estatutos da « Societé de Construction du Port de Pernambuco ».)

DECRETO N. 7.447 — DE 1 DE JULHO DE 1909

Transfere para a « Societé de Construction du Port de Pernambuco » o contracto celebrado com Edmond Bartissol e Demetrio Nunes Ribeiro para a execução das obras de melhoramento do porto do Recife (1)

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu o engenheiro Demetrio Nunes Ribeiro, contractante das obras de melhoramento do porto do Recife, juntamente com o engenheiro Edmond Bartissol, de quem é representante, e tendo em vista o disposto nas clausulas III e IV do decreto n. 7.003, de 2 de julho de 1908, decreta:

Artigo unico. Fica transferido para a « Societé de Construction du Port de Pernambuco », autorizada a funcionar na Republica pelo decreto n. 7.291, de 21 de janeiro do corrente anno, o contracto celebrado com Edmond Bartissol e Demetrio Nunes Ribeiro, em virtude do decreto n. 7.003, de 2 de julho de 1908, para a execução das obras de melhoramento do porto do Recife, sendo a referida « Societé de Construction » subrogada nos direitos e obrigações decorrente do mesmo contracto e mantida, na fórma allí estabelecida, a responsabilidade profissional do engenheiro Edmond Bartissol.

Rio de Janeiro, 1 de julho de 1909, 21° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 7.600 — DE 14 DE OUTUBRO DE 1909

Approva as plantas para a construção de uma estrada de ferro da Pedreira de Comportas ao porto do Recife e declara de utilidade publica, para os effeitos de desapropriação, os terrenos comprehendidos nas mesmas plantas

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo á necessidade de assegurar-se o acesso da pedreira de Comportas ás obras em construção no porto do Recife, decreta:

Artigo unico. Ficam approvadas as plantas apresentadas nela « Societé de Construction du Port de Pernambuco », de

(1) O respectivo termo de accôrdo foi lavrado na Secretaria da Viagem e Obras Publicas em 19 do mesmo mez.

uma estrada de ferro que a referida companhia pretende instalar, a partir da pedreira de Comportas ao porto do Recife, e declarados de utilidade publica, para os efeitos de desapropriação, os terrenos constantes das mesmas plantas, as quaes com este baixam, rubricadas pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 14 de outubro de 1909, 88ª da Independencia e 21ª da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

AVISO N. 150 — DE 10 DE JUNHO DE 1910

Pede ao Ministro da Viação e Obras Publicas a remessa, ao Ministerio da Fazenda, do orçamento das obras projectadas em frente á Alfandega de Pernambuco e dos trabalhos de reparação provisoria nos armazens e trapiches daquela Alfandega

Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas — Em referencia ao vosso aviso n. 213, de 14 de maio ultimo, rogo vos digneis determinar a remessa a esse ministerio, não só do orçamento das obras para a construcção dos caes de alvenaria projectados em frente á Alfandega de Pernambuco e a que allude o engenheiro-chefe da commissão fiscal e administrativa do porto do Recife na informação transmittida com o aviso desse ministerio n. 144, de 24 de abril proximo findo, mas tambem do parecer e do orçamento dos trabalhos de reparação que o alludido engenheiro entende que devem ser feitos provisoriamente nos armazens e trapiches daquela alfandega, até que sejam resolvidas as obras definitivas.

Reitero—vos os meus protestos de elevada estima e consideração. — *Leopoldo de Bulhões.*

AVISO N. 346 — DE 25 DE JULHO DE 1910

Sobre escripturas de compra de predios necessarios ás obras do porto do Recife.

Sr. director tecnico da Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro — Devolvendo-vos os processos que acompanham o vosso officio n. 186, de 8 do corrente mez, declaro-vos, em resposta, que ficam approvadas as minutas das escripturas que tem de ser lavradas entre a commissão fiscal e administrativa das obras do porto do Recife e os proprietarios dos predios necessarios ás obras do dito porto, constantes da relação junta áquelle officio, devendo, porém, antes de lavradas as mesmas escripturas, ser exigida a certidão do distribuidor geral do Recife, conforme suggeriu a essa commissão o director-gerente.

Saude e fraternidade. — *Francisco Sá.*

AVISO N. 221 — DE 23 DE AGOSTO DE 1910

Sobre trabalhos de reparação nos armazens e trapiches da Alfandega de Pernambuco.

Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas — Acompanhando ao vosso aviso n. 144, de 2 de abril ultimo, pelo qual restituistes a planta e orçamento para a execução das obras de que carece a Alfandega de Pernambuco, remettidos pelo aviso

deste ministerio n. 26, de 16 de fevereiro deste anno, veiu cópia da informação prestada, a respeito, pelo engenheiro-chefe da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Recife.

Segundo essa informação, pensa aquelle engenheiro serem preferiveis ás obras propostas pela Delegacia em Pernambuco, na importancia de 263:407\$020, alguns trabalhos de reparação nos armazens e trapiches da alfandega desse Estado, até que se terminem as obras contractadas, consoante o plano de melhoramentos do porto do Recife, approved pelo decreto n. 6.738, de 14 de novembro de 1907. Do orçamento desses trabalhos, que devem ser preferidos, na opinião do referido engenheiro, é que necessita este ministerio para poder providenciar; e, por isso, reitero o pedido feito em aviso n. 150, de 10 de junho proximo findo.

Reitero-vos os meus protestos de elevada estima e consideração. — *Leopoldo de Bulhões.*

DECRETO N. 1.171 A — DE 12 DE JANEIRO DE 1904

Declara sem vigor o disposto nas letras a, b e c, do art. 16 da lei n. 560, de 31 de dezembro de 1898, e dá outras providencias

José Gomes Pinheiro Machado, Vice-Presidente do Senado:
Faço saber aos que a presente virem que o Congresso Nacional decreta e promulga a seguinte lei:

Art. 1.º Fica sem vigor o disposto nas letras a, b e c, do art. 16 da lei n. 560, de 31 de dezembro de 1898.

§ 1.º Na vigencia desta lei será revisto o regulamento da praticagem do porto do Recife pelo director da mesma praticagem, de accôrdo com a respectiva associação, sem criação ou augmento algum de despeza para os cofres federaes, dependendo, porém, sua execução da approvação do Ministerio da Marinha.

§ 2.º Na revisão do regulamento se atenderá aos seguintes pontos:

a) á arrecadação das taxas da praticagem, de accôrdo com o art. 29 e §§ 1º, 2º e 3º do regulamento de 8 de novembro de 1890, devendo as taxas ser cobradas pela tabella annexa ao vigente regulamento e mais disposições referentes;

b) á divisão das taxas arrecadadas, que deverá ser feita de accôrdo com o art. 26 do regulamento de 8 de novembro de 1890;

c) á fixação das taxas pelo aluguel do material da praticagem e serviço do pessoal avulso da mesma, devido pelas embarcações que demandarem o porto e de accôrdo com o art. 1º do regulamento de 8 de novembro de 1854.

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

Senado Federal, 12 de janeiro de 1904, 16º da Republica.

JOSÉ GOMES PINHEIRO MACHADO,
Vice-presidente do Senado.

Estado de Alagôas

Porto de Jaraguá

O porto de Jaraguá é formado pela enseada do mesmo nome, junto quasi á capital do Estado, que está situada sobre uma eminencia, um pouco a oeste.

A barra é constituída pela ponta meridional da linha de recifes que defrontam a enseada e pela pedra Baixo que deixam entre si um canal de entrada de 10 a 14 metros de profundidade. O ancoradouro apresenta profundidade variavel de cinco a 15 metros.

Em 1874 o engenheiro Andréas Cernadak estudou esse porto, commissionado pelo Governo, apresentando um plano de melhoramentos orçado em 7.700:000\$, ao cambio par. No mesmo anno o Sr. John Hawkshaw fez iguaes estudos, propondo modificações aos planos do engenheiro Cernadak.

Baseado nesses estudos, o Governo provisório, pelo decreto n. 904, de 18 de outubro de 1890, concedeu a construção, uso e gozo por 90 annos das obras de melhoramento do porto de Jaraguá ao engenheiro Luiz Felipe Alves da Nobrega e Carlos Dias de Oliveira, com garantia de juros de 6 % ao anno, durante 30 annos, sobre o capital que fosse fixado. A concessão foi transferida, poucos dias depois, á Companhia Industrial e de Construções Hydraulicas.

A companhia apresentou em 1892 os planos e orçamentos das obras, avaliadas em 17.415:310\$337, e que foram approvados pelo decreto n. 808, de 4 de maio do mesmo anno. Foi prorogado por duas vezes o prazo para começo das obras, nada tendo sido feito até o anno de 1896, em que a concessão foi transferida á « National Brazilian Harbour Company, Limited » por decreto n. 2.364, de 19 de outubro desse anno.

Em 1900 entrou a companhia em conflicto com o Governo sobre a interpretação da clausula referente aos juros garantidos, pretendendo aquella o pagamento dos juros em ouro e sustentando o Governo que o deviam ser em papel, porquanto nessa moeda havia sido calculado o orçamento das obras. Persistindo o desaccôrdo entre as duas partes, o Congresso, na lei da despeza para 1905,

autorizou o Governo a entrar em combinação com a companhia para rescisão do contracto e a abrir o credito necessario, se fosse ajustada indemnização pecuniaria. Em virtude dessa autorização foi celebrado em 29 de dezembro de 1905 um accôrdo rescisorio, mediante a indemnização de 900:000\$, papel.

O accôrdo, effectuado nos ultimos dias do exercicio, deveria ser levado a effeito no exercicio seguinte, opondo-se então o Tribunal de Contas á abertura do credito.

A lei orçamentaria para 1908 renovou a autorização, sendo aberto o respectivo credito pelo decreto n. 6.913, de 2 de abril desse anno, ficando rescindido o contracto.

No corrente anno o Governo está promovendo a realização dos melhoramentos desse porto, tendo, em 12 de janeiro, decretado a cobrança da taxa de 2 %, ouro, sobre o valor da importação realizada pela Alfandega de Maceió e organizado, por portaria de 18 de março, uma comissão que seguiu para aquelle destino, onde está realizando os respectivos estudos.

LEI N. 1.316 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1904

(Fixa a despesa para 1905)

.....
Art. 14. E' o Presidente da Republica autorizado:
.....

XX. A entrar em novo accôrdo com a «The National Brazilian Harbour Company, Limited», para o fim de rescindir o contracto, com garantia de juros, para a construcção, uso e gozo das obras de melhoramentos do porto de Jaraguá, no Estado de Alagoás, abrindo o necessario credito, si for ajustada alguma indemnização pecuniaria (1).

DECRETO N. 6.913 — DE 2 DE ABRIL DE 1908

Abre no Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas o credito de 900:000\$ para satisfazer o estipulado no accôrdo celebrado em 29 de dezembro de 1905, para rescisão da concessão dada pelo decreto n. 904, de 18 de outubro de 1890

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização constante do art. 28 da lei n. 1.841, de 31 de dezembro de 1907, decreta:

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas o credito de 900:000\$ para satisfazer o estipulado no accôrdo celebrado em 29 de dezembro de 1905, para rescisão da concessão dada pelo decreto n. 904, de 18 de outubro de 1890.

Rio de Janeiro, 2 de abril de 1908, 20° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA. |

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

Exposição de motivos

Sr. Presidente da Republica — Pelo decreto n. 904, de 18 de dezembro de 1890, o Governo Provisorio fez a concessão ao engenheiro Luiz Felipe Alves da Nobrega e a Carlos Dias de Oliveira de privilegio para construcção, uso e gozo por 90 annos das obras do porto de Jaraguá, no Estado de Alagoás, gosando da garantia de juros de 6 % por 30 annos, sendo cedida á Companhia Industrial de Construcções Hydraulicas, que a seu turno a transferiu á «The National Brazilian Harbour Company, Limited».

Esta companhia apresentou os planos e orçamentos dos estudos realizados pelas duas commissões technicas que para tal fim vieram da Europa.

No acto da approvação desses estudos, um dos meus antecessores alterou a clausula do primitivo contracto que fixava a taxa de 27 d., por 1\$ para todas as operações no caso dos capitaes serem levantados em paizes estrangeiros, para que o pagamento de juros fosse em moeda nacional, o que deu origem á proposta de accôrdo para rescisão do contracto, ficando então estipulada a indemnização de 2.000:000\$ em inscrições do Banco da Republica.

(1) Em virtude dessa autorização o Governo celebrou com a «The National Brazilian Harbour Company, Limited», um accôrdo rescisorio mediante a indemnização de 900:000\$, papel, em 29 de dezembro de 1905.

Em mensagem de 12 de agosto de 1901 foi pedida ao Congresso Federal a devida autorização para o Governo effectuar a rescisão e abrir o respectivo credito para essa indemnização.

A lei orçamentaria n. 1.316, de 31 de dezembro de 1904, no art. 14, n. XX, deu a autorização para novo accôrdo para o fim de rescindir o contracto, abrindo o necessario credito, se fosse ajustada alguma indemnização pecuniaria.

Dahi o accôrdo celebrado pelo meu antecessor em 29 de dezembro de 1905, no qual se obrigou a companhia a não reclamar, sob qualquer pretexto, outra indemnização pela cessação de seu contracto rescindido, ficando assim terminada a questão.

Feita a prévia consulta ao Tribunal de Contas em 28 de dezembro de 1905, sobre a abertura desse credito, respondeu em 9 de fevereiro de 1906 que não podia ser legalmente aberto por haver a citada autorização terminada com o anno financeiro e não poder ser utilizado dentro do trimestre complementar do prazo adicional.

Resultou deste facto nova mensagem ao Congresso em data de 7 de agosto de 1906 para a concessão de credito de 900:000\$, afim de que o Governo pudesse satisfazer o compromisso que legalmente assumiu.

A lei orçamentaria do actual exercicio consagra no art. 28 a autorização para abertura desse credito. E como se trata de dar cumprimento a um accôrdo approvedo naquella propria disposição, venho apresentar a V. Ex. o incluso decreto para abertura do respectivo credito, afim de se liquidar esse compromisso legal.

Rio de Janeiro, 2 de abril de 1908. — *Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

DECRETO N. 7.810 — DE 12 DE JANEIRO DE 1910 (1)

Estabelece a taxa de 2 %, ouro, sobre o valor da importação realizada pela Alfandega de Maceió, Estado de Alagoas

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização contida no art. 2º, IV, 1º, da lei n. 2.210, de 28 do corrente mez, decreta:

Art. 1º. Fica estabelecida a taxa de 2 %, ouro, sobre o valor da importação realizada pela Alfandega de Maceió, Estado de Alagoas, exceptuadas as mercadorias de que trata o n. 2 do art. 1º da citada lei.

Art. 2º. A cobrança da mencionada taxa se tornará effectiva a partir do dia 1 de janeiro de 1910.

Art. 3º. Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 12 de janeiro de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

NILO PEÇANHA.

Leopoldo de Bulhões.

(1) Por aviso de 11 de janeiro de 1910 o ministro da Viação e Obras Publicas autorizou a commissão fiscal e administrativa das obras do porto a designar um engenheiro para rever os estudos já feitos do porto de Jaraguá, no Estado das Alagoas, e propôr a organização de novo projecto, caso haja disso necessidade.

PORTARIA — DE 18 DE MARÇO DE 1910

Approva as instrucções para a sub-commissão de estudos do porto de Jaraguá.

O Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica, resolve approvar as instrucções que com esta baixam, assignadas pelo director geral de Obras e Viação da respectiva Secretaria de Estado, para a sub-commissão de estudos do porto de Jaraguá, no Estado de Alagoas.

Rio de Janeiro, 18 de março de 1910. — *Francisco Sá.*

Instrucções para a sub-commissão de estudos do porto de Jaraguá, no Estado de Alagoas, a que se refere a portaria desta data.

Art. 1.º E' constituida uma sub-commissão de estudos do porto de Jaraguá, composta de pessoal destacado da commissão fiscal e administrativa das obras do porto do Rio de Janeiro e da commissão fiscal e administrativa das obras do porto do Recife, dirigida pelo engenheiro chefe desta, e subordinada á commissão fiscal e administrativa das obras do porto do Rio de Janeiro, para fazer os precisos estudos e organizar um projecto definitivo para o melhoramento do porto de Jaraguá, no Estado de Alagoas, baseando-se nos estudos anteriores feitos para a apresentação do projecto que fôra outr'ora objecto de uma concessão, depois caduca, e em outros trabalhos que, porventura, foram depois emprehendidos para a revisão do mesmo projecto.

Art. 2.º Esta commissão procederá ao levantamento topographico que for necessario para verificação dos trabalhos anteriores, a sondagens precisas para conhecimento das profundidades de agua existentes e verificação sobre algum movimento de areias que possa ter-se dado ao longo da praia e junto aos recifes.

Art. 3.º Fará ella tambem observações sobre a direcção e velocidade das correntes de agua do mar ao longo do littoral fronteiro á cidade, e reunirá a maior somma de dados, que fôr possivel, relativos á meteorologia, principalmente os que concernem á direcção e velocidade dos ventos.

Art. 4.º Examinará ella o antigo projecto no sentido de possivel modificação, de maneira a reduzir o custo das obras, e accomodar o orçamento do novo projecto a melhor correspondencia ás rendas provaveis a auferir do imposto de 2%, ouro, sobre a importação estrangeira, e de taxas do porto adequadas, de conformidade com a lei de 1869.

Para isto, reunirá os dados indispensaveis sobre o movimento commercial e maritimo do porto.

Art. 5.º Assentadas a disposição geral, a natureza e extensão provavel dos melhoramentos a executar, como caes corridos ou molhes, pontes, obras de protecção, dragagem, etc., a commissão procederá a uma serie de sondagens geologicas, pelas quaes se adquira o conhecimento sufficientemente exacto da natureza das camadas de terreno que as construcções de alvenaria ou de ferro terão de atravessar e se determine o melhor systema a adoptar-se.

Algumas sondagens geologicas deverão ser tambem feitas para a determinação do processo de dragagem preferivel, si fôr esta necessaria, e para o conhecimento da existencia eventual de rocha submarina que a deva limitar.

Art. 6.º Indagará sobre a natureza das pedreiras da vizinhança, facilidade da respectiva exploração e transporte do material até o porto, e colherá dados sobre os preços actuaes de outros materiaes de procedencia local ou da região circumvizinha, de maneira a poder-se organizar um orçamento, o mais approximado possivel, das obras projectadas.

Art. 7.º A comissão, sendo dirigida pelo chefe da comissão do porto do Recife, este designará o engenheiro que deverá dirigir os trabalhos em Jaraguá e os seus auxiliares, sujeitando taes designações á approvação do director tecnico da comissão fiscal e administrativa das obras do porto do Rio de Janeiro.

A comissão será composta de conformidade com o quadro annexo, sendo que o pessoal, concluidos os trabalhos de campo e de gabinete necessarios á organização do projecto e do orçamento, ou, antes disto, si algum puder ser dispensado, voltará a occupar os cargos que anteriormente exercia.

Art. 8.º O engenheiro-residente, designado para dirigir os trabalhos no porto de Jaraguá, receberá do engenheiro chefe as instrucções que este julgar necessarias para a boa ordem e mais adequada execução dos trabalhos, cabendo-lhe:

1.º, propor ao engenheiro chefe as providencias ou medidas que lhe pareçam convenientes para o desempenho de sua missão;

2.º, solicitar dos poderes publicos do Estado e da Capitania do Porto as medidas, providencias ou auxilios de que possa precisar, com caracter urgente;

3.º, apresentar ao engenheiro chefe, mensalmente, um relatório resumido dos trabalhos e occurrencias do mez anterior;

4.º, enviar-lhe, tambem mensalmente, para ulterior exame e pagamento, as contas das despesas do mez anterior, acompanhadas dos respectivos documentos, devidamente processados, sendo as folhas de pagamento do pessoal em tres vias e as contas do fornecimento dos materiaes em quatro;

5.º, comprar os materiaes de que careça, mediante pedido de preços a tres fornecedores, pelo menos, quando possivel, archivando as respectivas propostas;

Art. 9.º Ao engenheiro chefe compete ordenar o pagamento das folhas e contas remetidas pela comissão de estudos, após a devida conferencia feita pela contadoria da comissão fiscal e administrativa das obras do porto do Recife, assim como a prestação de contas perante a Delegacia Fiscal.

Art. 10. E' marcado o prazo de quatro mezes, a contar do inicio dos trabalhos, para completar todas as operações topographicas e mais estudos no local, e mais dous mezes para organizar o projecto e o orçamento, podendo estes ultimos trabalhos ser executados na séde da comissão fiscal das obras do porto do Recife.

Terminados esses serviços, será a sub-comissão extincta, sendo recolhido o seu archivo na comissão fiscal e administrativa das obras do porto do Rio de Janeiro.

Art. 11. As despesas totaes não excederão de 65:000\$, somma esta que será posta á disposição do engenheiro chefe na Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional, em Alagoas, por conta do producto do imposto de 2 %, ouro, sobre a importação pela Alfandega de Maceió.

Quadro do pessoal a que se refere o art. 7º das instrucções

VENCIMENTOS MENSAES

	Ordenado	Gratificação	Diaria
1 engenheiro residente.....	533\$333	266\$667	20\$000
1 engenheiro de 3ª classe....	400\$000	200\$000	12\$000
1 conductor de 1ª classe.....	333\$333	166\$666	10\$000
2 conductores de 2ª classe...	266\$666	133\$333	8\$000
1 escriptuario de 1ª classe..	300\$000	150\$000	—
1 escriptuario de 3ª classe..	200\$000	100\$000	—

OBSERVAÇÕES

1.ª O engenheiro chefe da comissão poderá admittir os auxiliares que forem necessarios ao serviço, além do pessoal

do quadro, percebendo uma diaria de 10\$, no maximo, e delegar ao engenheiro residente a faculdade de admittir feitores, marinhos e trabalhadores, pelos salarios estabelecidos em Maceió para os serviços publicos.

2.^a O pessoal do quadro terá direito, ao ser nomeado, a um mez de vencimentos, sem a diaria, a titulo de ajuda de custo.

3.^a O engenheiro chefe designará um fiel da Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Recife para proceder aos pagamentos na séde da sub-commissão de Estudos do Porto de Jaraguá.

Directoria Geral de Obras e Viação, 18 de março de 1910.—
J. F. Parreiras Horta, director geral.

Estado de Sergipe

Porto de Aracajú

O porto de Aracajú, na fóz do rio Cotinguiba, foi estudado pelos engenheiros Cernadak e Milnor Roberts, que apresentaram planos no sentido de facilitar a sua entrada e adaptal-o a embarcações de pequeno calado.

Por contracto celebrado com o Governo estadual foram concedidos ao general Eduardo J. de Moraes diversos favores para melhoramento da barra do Cotinguiba. Essa concessão foi ratificada pelo Governo Federal, por decreto n. 626, de 2 de agosto de 1890, e transferida á companhia de Obras Hydraulicas no Brazil. Não tendo esta apresentado os estudos definitivos no prazo marcado, foi a concessão declarada caduca em 1893.

De então até agora nada se tem feito sobre esse porto.

LEI N. 957 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1902

(Fixa a despesa para 1903)

.....
Art. 22. E' o Poder Executivo autorizado:
.....

XXIX. A fazer as despesas necessarias, afim de rectificar os estudos feitos na barra de Aracajú pelo engenheiro Andréa Cernadak, em 1875, e fazer os melhoramentos indicados no relatorio e nas plantas apresentadas ao Ministerio da Agricultura, no mesmo anno.
.....

LEI N. 1.145 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1903

(Fixa a despesa para 1904)

.....
Art. 17. E' o Poder Executivo autorizado:
.....

XXXI. A despender, na vigencia da presente lei, até a quantia de 100:000\$ com a aquisição de um rebocador destinado ao serviço de melhoramento dos portos e barras do Estado de Sergipe, serviço este que ficará provisoriamente a cargo da Capitania do Porto do mesmo Estado, applicando-se ao seu custeio a quantia de 24:000\$, incluída na verba 7ª do orçamento para subvenção do serviço de rebocagem a cargo da Associação Sergipense.

LEI N. 1.841 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1907

(Fixa a despesa para 1908)

.....
Art. 22. E' o Presidente da Republica autorizado:
.....

XX. A mandar estudar a barra do rio Cotinguiba, Sergipe, e, de accôrdo com estudos anteriores do engenheiro Cernadak, em 1875, e W. Milnor Roberts, em 1881, determinar e executar os melhoramentos necessarios para garantir a maior profundidade do canal e sua permanencia, abrindo para isso o necessario credito.

LEI N. 2.050 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1908

(Fixa a despesa para 1909)

.....
Art. 15. Fica o Presidente da Republica autorizado:
.....

XIX. A mandar proceder aos estudos da barra do rio Cotinguiba, Sergipe e, de accôrdo com estudos anteriores do

engenheiro Cernadak, em 1875, e Dr. Milnor Roberts, em 1881, determinar e executar os melhoramentos necessarios para garantir a maior profundidade do canal e sua permanencia, abrindo para isso o necessario credito.

DECRETO N. 8.417 — DE 7 DE DEZEMBRO DE 1910

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 25:000\$ para occorrer ás despezas com os estudos preliminares e a organização do projecto de melhoramento do porto de Aracajú.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização constante do art. 18, n. XXIX, da lei n. 2.221, de 30 dezembro de 1909, decreta:

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 25:000\$ para occorrer ás despezas com os estudos preliminares e a organização do projecto de melhoramento do porto de Aracajú.

Rio de Janeiro, 7 de dezembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

J. J. Seabra.

Estado da Bahia

Porto da Bahia

A bahia de Todos os Santos, em cuja parte oriental está situada a cidade de S. Salvador, capital do Estado, mede de norte a sul 25 milhas e 20 de este a oeste, em sua maior largura. A barra é formada, do lado oriental, pelo cabo Santo Antonio e do outro pela ilha de Itaparica, medindo este passe de tres a quatro milhas. Cerca de uma milha ao sul do cabo Santo Antonio, estende-se um baixio, deixando, porém, um canal de profundidade sufficiente, transitado em geral pelos navios que vêm do norte. Contornada a parte sul desse baixio, a entrada é franca e larga. Dentro da bahia encontram-se profundidades até 30 metros e bons ancoradouros.

O melhoramento desse porto foi objecto de uma concessão feita em 1871 a Francisco Ignacio Ferreira e Manuel Jesuino Ferreira. Os concessionarios deveriam incorporar, dentro de dous annos, uma companhia com o capital de 8.000:000\$ e terminar as obras em cinco annos. O prazo da concessão era de 90 annos.

Obtida prorrogação do prazo para incorporação da companhia, conseguiram os contractantes organizal-a em Londres, em fins de 1872, sob a denominação « Bahia Docks Company, Limited », não sendo, porém, autorizada a funcionar no paiz, nem registrados sequer os estatutos.

Em 1873 submeteram os concessionarios o plano das obras assim como modificações nas clausulas da concessão ao Governo, que nada resolveu, nada mais se fazendo até 1879. Nesse anno os concessionarios communicaram ao Governo a dissolução da companhia em Londres e reclamaram uma indemnização de cerca de mil contos, tomando por base os lucros cessantes, sacrificios e despezas feitas. O Ministerio da Agricultura indeferiu o pedido, sendo o despacho confirmado em grão de recurso por decreto de 13 de agosto de 1881. Afinal, pelo decreto n. 9.701, de 22 de janeiro de 1887, foi declarada caduca a concessão.

Em 1891, pelo decreto n. 1.233, de 3 de janeiro, o Governo provisorio fez a concessão dos melhoramentos

do porto da Bahia a Frederico Merei e Augusto Candido Harache. As obras que constituíam objecto dessa concessão eram as seguintes: dous grandes molhes, formando uma bacia marítima abrigada; caes em todo o perimetro interno dessa bacia, permittindo a atracação dos maiores transatlanticos; docas seccas para limpeza e reparação de navios; armazens, aparelhamento, terraplenagem, pharóes e boias, linhas ferreas, etc.

Os prazos eram os seguintes: 18 mezes para apresentação dos planos definitivos, outros 18 para serem iniciadas as obras que deviam ficar concluidas em oito annos; tempo da concessão, 60 annos. O capital a empregar nas obras foi fixado em 23.000:000\$000.

A concessão passou á Companhia Dócas e Melhoramentos da Bahia, que passou depois a denominar-se Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos no Brazil.

Pelo decreto n. 1.143, de 22 de novembro de 1892, foram approvados os planos e orçamentos das obras, no valor de 33.599:347\$, ficando dependente de approvação dos Ministerios da Marinha e da Guerra o traçado do quebra-mar exterior, o qual, no projecto, partia do Arsenal de Marinha, passando pelo forte S. Marcello. Durante os annos seguintes a companhia não deu prosegui-mento á execução do contracto, allegando que era neces-sario começarem-se as obras pelo quebra-mar exterior, afim de se realizarem as internas em aguas tranquillias. Os Ministerios da Guerra e Marinha, posteriormente, opinaram contra o traçado desse quebra-mar, apontando nelle varios inconvenientes.

Em 1900, pelo decreto n. 3.569, de 23 de janeiro, o Governo innovou o contracto, modificando algumas clausulas. O prazo da concessão foi elevado de 60 para 90 annos; o Governo obrigava-se a elevar as taxas ante-riormente estipuladas, se não chegassem a produzir 6 % sobre o capital empregado. Marcava mais o prazo de um anno para começo das obras e de oito para sua conclusão.

O prazo para inicio das obras foi sendo prorogado successivamente até o anno de 1905, em que o Governo, autorizado por disposição da lei de orçamento, innovou segunda vez o contracto, pelo decreto n. 5.550, de 6 de junho. Esse decreto marcava 40 dias para apresentação dos planos, 12 mezes para o inicio das obras que deviam ficar terminadas em 31 de dezembro de 1912 e reduzia o prazo da concessão de 90 para 60 annos, devendo terminar em 1972. O capital foi fixado em 20.000:000\$, ouro.

Por portaria de 19 de outubro foram expedidas instrucções para fiscalização das obras e organizada a respectiva commissão.

Em setembro já havia a companhia apresentado os planos das obras, propondo levar a dragagem a 9^m,50 abaixo do nível das aguas minimas. Os engenheiros Renaudin e Garnier, enviados pela empresa para fazer novos levantamentos hydrographicos, verificaram a elevação do fundo em varios pontos, pedindo por esse motivo a companhia alterações dos planos anteriores, as quaes foram approvadas pelo decreto n. 6.117, de 21 de agosto de 1906. Em 12 de novembro foram inauguradas as obras, sendo submettidos ao Governo, em dezembro, os planos definitivos, que foram approvados pelo decreto n. 6.350, de 31 de janeiro, ficando o capital da companhia fixado em 23.009:262\$100, ouro.

As obras, actualmente em construcção, comprehendem:

Tres quebra-mares, dous exteriores e um interior;

Duas muralhas de cáes, uma de 6^m,50 e outra de 9^m,50;

Cáes de saneamento, constante de um revestimento protector do littoral, com enrocamento e alvenarias de pedras seccas;

Excavação do porto e abertura de canaes de acesso em frente á doca do Arsenal de Marinha e pelos dous lados do quebra-mar interior;

Aterro entre os cáes e o littoral, conquistando terreno para ruas e edificações;

Armazens, aparelhamento, uma pequena doca para o mercado, linhas ferreas, installação de um pharól, varios pharoletes e boias illuminativas, uma rampa para carga e descarga de madeiras e remoção do casco do vapor « La France ».

Em 1908 foi organizada a « Sociéte de Construction du Port de Bahia », autorizada a funcionar no Brazil pelo decreto n. 7.068, de 13 de agosto, e que é hoje cessionaria do contracto.

As obras estão sendo executadas com regularidade, tendo o projecto recebido algumas modificações de detalhe, aconselhadas pela experiencia ou por novos dados obtidos no decurso da construcção.

DECRETO N. 3.941 — DE 28 DE FEVEREIRO DE 1901

Proroga por um anno o prazo fixado na clausula 2ª do decreto n. 3.569, de 23 de janeiro de 1900, para o inicio das obras de melhoramento do porto da capital do Estado da Bahia.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Internacional de Dócas e Melhoramentos no Brazil, decreta:

Artigo unico. Fica prorogado por um anno o prazo fixado na clausula 2ª do decreto n. 3.569, de 23 de janeiro de 1900, para o inicio das obras de melhoramento do porto da Capital do Estado da Bahia.

Capital Federal, 28 de fevereiro de 1901, 13º da Republica.

M. FERRAZ DE CAMPOS SALLES.

Alfredo Maia.

LEI N. 834 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1901

(Fixa a despeza para 1902)

.....
Art. 21. Fica prorogado por mais oito mezes o prazo para o começo das obras do porto da Bahia.

DECRETO N. 4.308 — DE 6 DE JANEIRO DE 1902

Proroga por mais oito mezes o prazo para o inicio das obras de melhoramento do porto da capital do Estado da Bahia.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao dispositivo do art. 21 da lei n. 834, de 30 de dezembro de 1901, decreta:

Artigo unico. Fica prorogado por mais oito mezes o prazo de um anno concedido pelo decreto n. 3.941, de 28 de fevereiro de 1911, para o inicio das obras de melhoramento do porto da capital do Estado da Bahia, de que é concessionaria a Companhia Internacional de Dócas e Melhoramentos no Brazil.

Capital Federal, 6 de janeiro de 1902, 14º da Republica.

M. FERRAZ DE CAMPOS SALLES.

Alfredo Maia.

DECRETO N. 4.590 — DE 13 DE OUTUBRO DE 1902

Proroga por mais seis mezes o prazo para o inicio das obras de melhoramento do porto da Bahia.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Internacional de Dócas e Melhoramentos no Brazil, decreta:

Artigo unico. Fica prorogado por mais seis mezes o prazo marcado no decreto n. 4.308, de 6 de janeiro do corrente anno,

para inicio das obras de melhoramento do porto da capital do Estado da Bahia, de que é cessionaria a referida companhia.

Capital Federal, 13 de outubro de 1902, 14^a da Republica.

M. FERRAZ DE CAMPOS SALLES.

Antonio Augusto da Silva.

DECRETO N. 4.908 — DE 28 DE JULHO DE 1903

Proroga por mais seis mezes o prazo para o inicio das obras de melhoramento do porto da Bahia.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Internacional de Dôcas e Melhoramentos do Brazil, decreta :

Artigo unico. Fica prorogado por mais seis mezes o prazo para o inicio das obras de melhoramento do porto da Bahia, de que é cessionaria a referida companhia, marcado na clausula 2^a do decreto n. 3.569, de 23 de janeiro de 1900.

Rio de Janeiro, 28 de julho de 1903, 15^a da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Luuro Severiano Müller.

LEI N. 1.145 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1903

(Fixa a despeza para 1904)

.....
Art. 17. E' o Poder Executivo autorizado:
.....

XXIX. A entrar em accôrdo com a companhia concessionaria do porto da Bahia, para o fim de innovar o respectivo contracto, no sentido de rever os estatutos, planos e orçamentos approvados podendo, se entender conveniente, conceder á cessionaria os favores do n. 25 da lei n. 956, de 30 de dezembro de 1902, ou outros que forem julgados indispensaveis para a prompta realização dos melhoramentos constantes da concessão.

LEI N. 1.316 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1904

(Fixa a despeza para 1905)

.....
Art. 15. Continuam em vigor as disposições constantes dos ns.... XXIX... da lei n. 1.145, de 31 de dezembro de 1903.
.....

DECRETO N. 5.550 — DE 6 DE JUNHO DE 1905

Innova o contracto para a construção das obras de melhoramento do porto da capital do Estado da Bahia. (1)

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Internacional de Dócas e Melhoramentos do Brazil, decreta:

Artigo unico. Fica innovado o contracto celebrado com a Companhia Internacional de Dócas e Melhoramentos do Brazil para a construção das obras de melhoramento do porto da capital do Estado da Bahia, a que se refere o decreto n. 3.569, de 23 de janeiro de 1900, observadas as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 6 de junho de 1905, 17^a da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

Clausulas a que se refere o decreto n. 5.550, desta data

I

As obras de melhoramento do porto da Bahia, que constituem objecto de innovação feita pelo presente decreto com a Companhia Internacional de Dócas e Melhoramentos do Brazil, e constantes dos estudos e projectos approvados pelo decreto n. 1.143, de 23 de novembro de 1892, ficam em suas linhas geraes modificadas pelo projecto e orçamento annexos, rubricados pelo director geral de Obras e Viação, sujeitos ás alterações que, a juizo do Governo, se tornarem necessarias durante a execução dos trabalhos.

II

O alinhamento do cães, a situação dos armazens, etc., obedecerão ao estabelecido no projecto junto, salvo modificação, devidamente justificada, motivada por qualquer circumstancia imprevista, dependente, todavia, de approvação do Governo.

O cães será provido de postes e arganéis de amarração e collocados de 50 em 50 metros no maximo, estes na face externa do cães, ao nivel das aguas maximas, e aquelles sobre o coroamento do cães.

Ao longo do cães será reservada uma faixa de 55 metros de largura dos quaes cinco metros para a linha de movimento dos guindastes, seguindo-se-lhe uma rua de 40 metros, a faixa de 20 metros para armazens, e, finalmente, por trás destes, uma rua de 20 metros para movimento dos vehiculos do trafego da cidade.

Os armazens serão de ferro, com paredes duplas, telhado forrado de madeira interiormente, e terão janellas e ventiladores, e dotados de guindastes aereos, linhas ferreas e mais accessorios necessarios.

Todos os armazens serão calçados com parallelepipedos de pedra ou de asphalto, ladrilhos apropriados e resistentes ou mesmo soalhados com barroamento conveniente.

(1) O termo de accôrdo innovando o contracto a que se refere este decreto foi lavrado e assignado na Secretaria de Industria, Viação e Obras Publicas em 29 de julho de 1905.

Este decreto foi alterado pelo de n. 6.117, de 21 de agosto de 1906.

A faixa de 55 metros do cães será calçada a paralelepípedos de pedra ou de asfalto ou outro meio mais conveniente, a juízo do Governo.

A companhia construirá:

- a) no ponto mais adequado do cães uma rampa para desembarque de madeiras;
- b) um ou mais armazens para depositos de inflammaveis em local apropriado, fóra da zona do cães;
- c) em frente ao actual mercado, ou em outro local para onde for conveniente mudal-o, uma dóca, servida por um canal, apropriada ás embarcações que demandarem o mercado.

III

Dentro do prazo maximo de 40 dias da data da assignatura do contracto serão apresentados á approvação do Governo os estudos definitivos e especificados das obras a fazer, seu respectivo orçamento, tudo feito de accôrdo com as clausulas I e II do presente decreto.

No mesmo prazo apresentará a companhia tambem á approvação do Governo a relação completa do material necessario para o inicio das obras, nos termos da clausula IV.

§ 1.º A companhia é obrigada a cumprir as modificações, alterações ou accrescimos que o Governo julgue necessario introduzir nos estudos ou relação do material.

§ 2.º O Governo poderá conceder uma prorogação de prazo até 30 dias para a apresentação dos estudos definitivos ou da relação do material, caso a companhia não o tenha feito dentro do prazo de 40 dias acima fixado, e julgue ponderaveis os motivos por ella allegados.

IV

Dentro do prazo maximo de 12 mezes da data da approvação da relação do material necessario ao inicio das obras, e de que trata a alinea 2.º da clausula III, deverá a companhia iniciar os trabalhos de construcção, o que não poderá fazer sem possuir no local do trabalho, prompto a funcionar e acceito, todo o material indicado na relação approvada pelo Governo, e que compor-se-ha, no minimo, do seguinte:

- a) duas dragas apropriadas com a capacidade minima de 200 metros cubicos cada uma por hora;
- b) quatro batelões de transporte com capacidade minima de 200 metros cubicos cada um;
- c) 5.000 metros cubicos de pedra de alvenaria em deposito, devendo a companhia ter garantido o suprimento minimo de 40.000 metros cubicos annuaes desse material;
- d) 500 metros cubicos de cimento apropriado ás obras;
- e) officinas apropriadas ao reparo do material;
- f) material de transporte e accessorio necessario ao trabalho.

Paragrapho unico. Caso a companhia deixe de iniciar as obras dentro do prazo indicado na presente clausula, por falta de todo ou de parte do material indicado na relação approvada pelo Governo, este poderá, attendendo ás razões allegadas pela companhia, conceder um accrescimo de prazo até tres mezes, no maximo.

V

As obras de melhoramento do porto de que tratam as clausulas I e III deverão ficar completamente concluidas até 31 de dezembro de 1912.

§ 1.º Durante a sua execução as medições semestraes deverão accusar trabalhos realizados durante o semestre, de valor nunca inferior á vigesima parte do valor total do orçamento

approvedo, ficando a companhia obrigada a activar a construção de modo a apresentar na medição do semestre seguinte um excesso de valor igual, no minimo, á differença para menos encontrada no semestre anterior.

§ 2.º Incurrerá a companhia na multa de 10:000\$ por mez até seis mezes de demora na terminação das obras, de que trata a presente clausula. Findo esse prazo de seis mezes o Governo marcará novo prazo para a conclusão das obras.

§ 3.º Si as obras, depois de iniciadas, forem suspensas, o Governo marcará o prazo que julgar conveniente para seu proseguimento, que se deverá realizar de modo a ser cumprida a disposição do § 1.º da presente clausula.

VI

A companhia empregará, quanto possivel, material nacional, inclusive cimento (1), caso alguma fabrica nacional se proponha fornecer em iguaes condições de qualidade e preço.

Do material que possuir, a companhia cederá ao Governo, pelo mesmo preço que houver custado, a quantidade de que precisar para obras publicas em andamento no porto ou na cidade da Bahia.

De todos os materiaes serão fornecidas amostras ao engenheiro-fiscal, sempre que as requisitar para experiencia, obrigando-se a companhia a retirar da obra os que não forem julgados em condição de emprego.

VII

A expensas suas manterá a companhia um systema aperfeiçoado de iluminação na faixa occupada pelas novas construcções, comprehendendo pharóes e boias illuminativas nos pontos do ancoradouro e dos molhes em que se tornarem necessarios, a juizo do Governo.

VIII

A companhia terá o uso e goso das obras até 31 de dezembro de 1972.

Em 1 de janeiro de 1973 reverterão para o dominio da União, sem indemnização alguma, as obras, terrenos e bemfeitorias, assim como todo o material fixo, rodante e fluctuante.

IX

Durante o prazo do contracto a companhia terá o usufructo dos terrenos de marinhas que forem necessarios ás obras e suas dependencias e que ainda não estiverem occupados, bem como dos desapropriados e aterrados. De accôrdo com o Governo, a companhia poderá arrendar os terrenos accrescidos, que não forem necessarios aos fins desta concessão, nem á abertura de ruas, praças ou outros logradouros ou edificios publicos, fazendo o producto do arrendamento parte da renda bruta de que trata a clausula XXI.

X

O Governo reserva-se o direito de resgatar as obras, a partir de 31 de dezembro de 1922.

O preço do resgate será fixado de modo que, reduzido a apolices da divida publica, ao par, produza uma renda equivalente a 6 % de todo o capital effectivamente empregado nellas, deduzida a amortização de que trata o art. 1.º, § 4.º, da lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869.

(1) A substituição do cimento pela cal do Teil foi concedida pelo aviso n. 927, de 18 de outubro de 1906.

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

XI

Para remuneração do capital empregado nas obras e pagamento das despesas de custeio e conservação respectiva, bem assim da fiscalização por parte do Governo, nos termos deste contracto, a companhia perceberá as seguintes taxas, em papel :

- a) por dia e por metro linear de caés occupado por navio a vapor ou outro motor moderno, 700 réis ;
- b) por dia e por metro linear de caés occupado por navio não a vapor ou outro motor moderno, 500 réis ;
- c) por kilogramma de mercadorias embarcadas ou desembarcadas, 2,5 réis, nos termos do art. 19 da lei n. 1.313, de 30 de dezembro de 1904.

São isentos de taxas relativas á atracação os hotes, escaleres e outras embarcações miudas de qualquer systema empregadas no trafego do porto, e as que pertencerem a navios em carga e descarga.

XII

E' fixado em 20.000:000\$, ouro, o capital maximo a empregar nas obras, tendo o Governo o direito de exigil-as até esse maximo, que poderá, entretanto, ser augmentado de accordo com a companhia.

§ 1.º Logo que forem iniciadas as obras, nos termos da clausula IV, ficam desse capital de 20.000:000\$, ouro, reconhecidos :

a) 1.600:051\$, ouro, correspondentes a 3.600:114\$919 (cambio combinado de 12), despendidos pela companhia com estudos, administração, pagamento de impostos e fiscalização no regimen dos contractos anteriores :

b) até 1.400:000\$, ouro, valor total maximo do material necessario ao inicio das obras, e de que trata a clausula IV, cuja fixação definitiva será feita por occasião do inicio das obras, á vista das facturas visadas e mais documentos completamente legalizados.

§ 2.º Tendo sido a quantia de que trata a alinea b do § 1º da presente clausula computada nos preços de unidade do orçamento geral a que se refere a clausula I, já convenientemente augmentados por essa razão, seu valor será diminuido semestralmente, para os effeitos da clausula XIX, da importancia igual a 15 % do total das medições semestras de que trata a clausula V até completo desaparecimento.

XIII

A companhia deverá formar um fundo de amortização por meio de quotas deduzidas de seus lucros liquidos, calculadas de modo a reproduzir o capital no fim do prazo da concessão.

A formação desse fundo de amortização principiará, o mais tardar, a partir de 1 de janeiro de 1923.

XIV

Qualquer trecho de caés, definitivo ou provisorio, só poderá ser entregue ao trafego mediante autorização do Governo.

Logo que forem iniciadas as obras, nos termos da clausula IV, e durante o periodo da construcção em que não haja trecho algum de caés em trafego, provisorio ou definitivo, será cobrada a taxa de 2 %, ouro, sobre o valor total da impor-

tação, a parte necessaria para produzir 6 % ao anno do capital que fôr sendo semestralmente verificado como empregado nas obras.

Para o primeiro semestre de construcção, inteiro ou fraccionario, o capital será o de que tratam as letras *a* e *b* do § 1º da clausula XII, accrescido do valor das obras realizadas nesse primeiro semestre, tendo em consideração o § 2º da mesma clausula XII.

Logo que seja inaugurado qualquer ou quaesquer trechos de cáes serão cobradas as taxas de que trata a clausula XI.

Caso no fim de cada anno se verifique que com a applicação de taes taxas a renda bruta total arrecadada é inferior a 6/70 do capital empregado nas obras, diminuido da competente amortização, o Governo permittirá ou um augmento das mesmas taxas tal que possa produzir esse valor no anno seguinte, ou, quando essa elevação não convenha ou seja insufficiente, a cobrança da parte da taxa de 2 %, ou, sobre o valor total da importação que produza identico resultado. O mesmo procedimento será mantido depois de inauguradas definitivamente todas as obras.

Todos esses calculos serão feitos sobre a renda bruta e valor total da importação do anno proximamente findo, não cabendo ao Governo nenhuma responsabilidade para com a concessionaria e vice-versa, caso esse accrescimento de taxa sobre a importação fique inferior ou superior á differença do anno antecedente.

XV

A companhia poderá fazer todos os serviços referentes á esta concessão ou qualquer delles, por preços inferiores aos das tarifas approvadas pelo Governo, mas de modo geral e sem excepção a favor ou contra quem quer que seja. Estas haixas de preço far-se-hão effectivas com o consentimento do Governo e depois de publicadas por annuncios affixados nos estabelecimentos da companhia e insertos nos jornaes. Si a companhia fizer serviços por preços inferiores aos das tarifas approvadas, sem preencher todas estas condições, o Governo poderá mandar applicar as reduções feitas ás tarifas dos mesmos serviços e os preços assim reduzidos não poderão mais ser elevados.

XVI

O serviço de carga e descarga de mercadorias, uma vez encetado, ficará sujeito á fiscalização da Alfandega, que dará á companhia as precisas instrucções. Além disso, fica a companhia sujeita aos regulamentos e instrucções que o Ministerio da Fazenda expedir para a guarda, conservação e entrega das mercadorias recebidas nos seus armazens.

XVII

Serão embarcadas e desembarcadas gratuitamente nos estabelecimentos da companhia quaesquer sommas de dinheiro, quer pertencentes á União, quer ao Estado da Bahia, as malas dos correios e bagagens dos passageiros civis e militares, e respectivos petrechos bellicos, assim como os immigrants e suas bagagens, correndo por conta da companhia o transporte destas ultimas de bordo para os vagões das vias-ferreas que, porventura, vierem ter ao cáes.

XVIII

No caso de movimento de tropas federaes ou estaduaes poderão estas utilizar-se do cáes e mais estabelecimentos da companhia para embarque e desembarque, sem ficarem sujeitas ao pagamento de taxa alguma.

Deve, outrossim, a companhia facilitar por todos os meios os serviços da União ou do Estado da Bahia; dando-lhes preferencia para uso de seusapparelhos e do cáes, sendo esses serviços, todavia, indemnizados.

XIX

Para pagamento da fiscalização do presente contracto entrará a companhia para o Thesouro Federal, por semestres adiantados, com a quantia de 40:000\$ annuaes.

XX

O capital empregado nas obras será fixado semestralmente, applicando-se os preços que figuram no orçamento a que se refere a clausula I, em moeda nacional, ouro. Os preços, ora adoptados, poderão ser modificados pelo Governo, de accôrdo com a companhia, em qualquer época, tendo em vista as condições do mercado da Bahia. As obras realizadas durante o semestre serão convenientemente descriptas, medidas e avaliadas pelo engenheiro-fiscal. Uma vez fixado, o capital correspondente á despeza do semestre não soffrerá alteração.

§ 1.º Fica entendido que o valor das obras construidas no semestre e abandonadas ou alteradas por deliberação do Governo, durante a execução dos trabalhos e a que se refere o final da clausula I, deverá ser incluído na medição do respectivo semestre.

§ 2.º Os semestres terminarão sempre em 30 de junho e 31 de dezembro.

§ 3.º O Governo expedirá as convenientes instrucções para as medições semestraes e tomadas de contas.

XXI

Para todos os effeitos do contracto e depois de inaugurado qualquer trecho de cáes, definitivo ou provisorio, são considerados:

Renda bruta, a somma de todas as rendas ordinarias ou extraordinarias, eventuaes ou complementares ;

Renda liquida, os 70 % da renda bruta ;

Despezas de custeio, os 30 % da renda bruta para attender aos pagamentos das quotas de fiscalização a que se refere a clausula XIX e da totalidade das despezas necessarias ao serviço do porto e suas dependencias, nos termos dessa concessão, sendo, todavia, excluidas as despezas provenientes de accidentes oriundos de má execução das obras, as quaes correrão por conta da companhia e não serão incluídas no capital.

Paragrapho unico. Durante o periodo da construção, sem trecho algum de cáes em exploração, a remuneração do capital empregado nas obras será feita nos termos da primeira parte da clausula XIV, já estando as despezas de fiscalização e administração do referido periodo incluídas nos preços das mesmas obras.

XXII

Para determinação da renda bruta, bem como para os effeitos da clausula XX, semestralmente e extraordinariamente, sempre que for necessario e o requisitar o engenheiro-fiscal, serão presentes a este ou ao representante do Thesouro Federal, designado pelo ministro da Fazenda os balancetes e mais documentos concernentes á receita e á despeza.

XXIII

As duvidas que se suscitarem entre o Governo e a companhia sobre a intelligencia das clausulas da presente concessão

são poderão, si assim concordarem ambas as partes, ser decididas por arbitros, dos quaes um será de nomeação do Governo, outro da companhia e o terceiro por mutuo accôrdo de ambos ou sorteado entre quatro nomes apresentados, dous por cada um dos arbitros anteriormente nomeados.

XXIV

Pela inobservancia das clausulas da presente concessão, para as quaes não estejam comminadas penas especiaes, poderão ser impostas á companhia, pelo engenheiro-fiscal, com approvação do Governo, multas de 200\$ até 5:000\$ e o dobro na reincidencia.

XXV

A companhia fará dirigir as obras por um engenheiro de capacidade technica e experiencia.

XXVI

O fóro para todas as questões judiciaes entre o Governo e a companhia, seja esta autora ou ré, será o federal.

XXVII

Para todas as operações que por força do contracto devem ser feitas em ouro regulará o cambio de 27 d. por 1\$000.

O producto das taxas que são fixadas em papel deve ser convertido em ouro pela média do cambio á vista, da praça da Bahia, durante o mez em que tiverem sido cobradas.

O producto das taxas fixadas em ouro, embora pagas em papel, será computado sempre em ouro.

XXVIII

Para garantia da fiel execução do contracto ora innovado, a companhia fará no Thesouro Federal uma caução de 40:000\$ antes da assignatura do mesmo contracto.

§ 1.º Esta caução será reforçada todos os annos com uma quota igual a $1\frac{1}{4}$ % da renda bruta annual, que a companhia depositará no Thesouro Federal até 30 dias depois da approvação da tomada de contas respectiva, em moeda corrente ou em apolices federaes, até 100:000\$000.

§ 2.º A caução e seus reforços responderão pelas multas ou quaesquer despezas que o Governo faça por conta da companhia, em virtude do contracto, deduzindo-se delles o valor das multas ou despezas, caso a companhia, intimada a pagar, não o faça dentro de cinco dias.

§ 3.º Uma vez desfalcada a caução e seus reforços de qualquer quantia, por effeito da applicação do paragrapho anterior, a companhia é obrigada a integral-os dentro de 15 dias da intimação.

XXIX.

A rescisão do contracto será declarada de pleno direito, por decreto do Governo, sem dependencia de interpeção ou acção judicial, em cada um dos seguintes casos:

a) si a companhia não pagar dentro dos primeiros 30 dias do semestre correspondente á quota de fiscalização de que trata a clausula XIX;

b) si não integrar a caução, quando desfalcada dentro do prazo marcado no § 3º da clausula XXVIII;

c) si exceder qualquer dos prazos marcados nas clausulas III, IV e V para apresentação dos estudos e da relação do material, e para o inicio, prosequimento e conclusão das obras.

XXX

Verificada a rescisão nos termos da clausula XXIX, não será devida á companhia indemnização alguma, além da indicada na ultima parte da presente clausula, e perderá em favor da União a caução e seus reforços a que se refere a clausula XXVIII. Quanto ás obras feitas, que ficam de inteira propriedade do Governo, este a indemnizará da seguinte fórmula: 50 % do valor que para as mesmas houver sido fixado nos termos da clausula XX, deduzida a amortização respectiva.

Este pagamento poderá ser feito em dinheiro ou em apolices federaes.

XXXI

Continuam em vigor as clausulas 4ª, 7ª, 8ª, 12ª, 13ª, 15ª (esta com as alterações do decreto n. 4.956, de 9 de setembro de 1903) e 20ª do decreto n. 3.369, de 23 de janeiro de 1900, e bem assim a isenção de direitos de que goza a companhia para o material importado necessario aos seus serviços, nos termos em que foi concedida, ficando sem valor as demais clausulas não só desse decreto, como as de quaesquer decretos anteriores referentes á presente concessão e que ainda vigorem.

XXXII

O contracto deve ser assignado dentro de 60 dias da publicação deste decreto, sob pena de ficar sem effeito a presente inovação.

Rio de Janeiro, 6 de junho de 1905.— *Lauro Severiano Müller.*

PORTARIA — DE 19 DE OUTUBRO DE 1905

Approva as instruções para a comissão fiscal das obras do porto da Bahia

O Ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica :

Resolve approvar as instruções que com esta baixam, assignadas pelo director geral de Obras e Viação da respectiva Secretaria de Estado, pelas quaes se deve reger a comissão fiscal das obras de melhoramento do porto da Bahia.

Rio de Janeiro, 19 de outubro de 1905. — *Lauro Severiano Müller.*

Instruções a que se refere a portaria desta data

I

A comissão fiscal das obras de melhoramento do porto da Bahia reger-se-ha pelo decreto n. 2.917, de 24 de junho de 1898.

II

O pessoal, seus vencimentos e despezas diversas da comissão fiscal serão os seguintes :

	Ord.	Grat.
Um engenheiro-chefe.....	12:000\$000	6:000\$000
Um engenheiro-ajudante.....	6:000\$000	3:000\$000
Despezas de escriptorio e fiscalização, inclusive o pessoal que fôr necessario.....		10:000\$000

III

As attribuições do pessoal serão discriminadas pelo engenheiro-chefe da commissão fiscal.

IV

Serão nomeados por portaria do Ministro o engenheiro-chefe e o engenheiro-ajudante; e pelo engenheiro-chefe o demais pessoal da commissão.

Directoria Geral de Obras e Viação, 19 de outubro de 1905. — *J. F. Parreiras Horta.*

DECRETO N. 5.875 — DE 27 DE JANEIRO DE 1906

Corrige as alterações e omissões com que foi publicada a lei n. 1.485, de 30 de dezembro de 1905

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, tendo em vista as mensagens ns. 1 e 2, de 9 e 10 do corrente, que lhe dirigiu o Presidente do Senado Federal e que a este acompanham:

Faço saber que a lei fixando a despeza geral da Republica para o exercicio de 1906, e dando outras providencias, publicada pelo decreto n. 1.453, de 30 de dezembro do anno ultimo, deve ser executada, observando-se as seguintes disposições:

d) Ao art. 7º se devem acrescentar os dous paragraphos seguintes:

§ 16. Despender até a quantia de 50:000\$ com a construcção de um quartel para a Escola de Aprendizizes Marinheiros em Cabedello, no Estado da Parahyba.

§ 17. Arrendar ou vender á Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos do Brazil os edificios e terrenos do extinto Arsenal de Marinha da Bahia, se assim convier ao interesse publico, ouvidos a respeito os Ministerios da Marinha e da Industria, Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 27 de janeiro de 1906, 18º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Leopoldo de Bulhões.

DECRETO N. 6.117 — DE 21 DE AGOSTO DE 1906

Approva os estudos definitivos das obras do porto da Bahia, excepto a modificação relativa á doca do mercado e approva a relação completa do material para o inicio das mesmas obras

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos no Brazil, decreta:

Art. 1º. Ficam approvados os estudos definitivos apresentados pela Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos no Brazil, na fórma do disposto na clausula III do decreto n. 5.550, de 6 de junho de 1905, e de accôrdo com as plantas que com este baixam, devidamente rubricadas; excepção feita, porém, da modificação relativa á doca do mercado, que, entretanto, poderá ser transferida, em tempo opportuno, para o local do antigo Arsenal de Marinha.

Paraphrasso unico. A companhia apresentará, dentro do prazo de seis mezes, a contar da presente data, não só os desenhos de detalhes das modificações feitas ao antigo projecto, mas tambem o orçamento geral das obras (1), o qual não deverá exceder do capital maximo fixado na clausula XII do referido decreto n. 5.550.

Art. 2º. Fica, outrossim, approvada, com o acrescimo de um rebocador, a relação completa do material necessario para o inicio das obras, conforme determina a clausula IV; devendo ser opportunamente fixado, nos termos da clausula XII, o valor exacto de todo o material (2).

Rio de Janeiro, 21 de agosto de 1906, 18ª da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

LEI N. 1.617 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1906

(Fixa a despeza para 1907)

.....
Art. 35. E' o Presidente da Republica autorizado:

I. A despender:

.....
i) até a quantia de 50:000\$, com a aquisição de um rebocador destinado ao serviço de melhoramentos do porto da Bahia.

Exposição de motivos

(Do decreto n. 6.350, de 31 de janeiro de 1907)

SR. PRESIDENTE DA REPUBLICA :

Submettendo a V. Ex. o projecto de decreto, approvando os planos definitivos, especificações e orçamento dos melhoramentos do porto da Bahia, cabe-me proporcionar a V. Ex. alguns esclarecimentos ácerca da situação actual da companhia cessionaria destas obras, creada por força de actos da anterior administração, que lhe innovaram o contracto, já revisto em 1905, afim de justificar o presente decreto, na parte em que ratifica os mencionados actos.

Seja-me licito, porém, preceder taes informações de alguns dados sobre as phases successivas por que tem passado essa concessão.

Foi, por decreto n. 1.233, de 3 de janeiro de 1891, que o Governo concedeu autorização a Frederico Marei e Augusto Candido Harache para construir, por si ou por companhia que organizassem, as obras de melhoramento do porto de São Salvador, no Estado da Bahia.

As obras consistiam em :

- a) dous grandes molhes, formando uma bacia abrigada;
- b) cães em todo o perimetro da referida bacia, de modo a permittir a atracação dos maiores navios transatlanticos ;

(1) O orçamento foi proposto por telegramma de 22 de setembro do director da Companhia, então em Paris, e approvado em 15 de outubro, mediante obrigação de serem inauguradas as obras dentro do prazo de 30 dias, conforme officio da Directoria de Obras e Viação á Commissão Fiscal, n. 117 de 20 de outubro de 1906.

(2) Em 9 de novembro de 1906 foi lavrado na Secretaria de Industria, Viação e Obras Publicas o termo de accôrdo reconhecendo a Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos no Brazil, sob a nova denominação de Companhia Cessionaria do Porto da Bahia.

- c) docas seccas para a vistoria, limpeza e reparação de navios ;
- d) armazens e alpendres para mercadorias ;
- e) installação deapparelhos hydraulicos os mais aperfeiçoados para a guindagem de cargas ;
- f) formação de terraplenos ;
- g) collocação de pharoes e boias ;
- h) assentamento de linhas ferreas para os vagões e para os guindastes hydraulicos rolantes.

O capital maximo foi fixado em 23.000:000\$ e o prazo da concessão em 60 annos.

Para remuneração das despezas de fiscalização, dos juros do capital empregado, na razão de 6 % ao anno, da quota para amortização do capital, e das despezas de custeio e conservação das obras, o *Governo arrecadaria, por conta dos concessionarios*, o producto das taxas da lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869, e mais as taxas até 2 % sobre o valor official da importação e até 1 % sobre o valor official da exportação, de conformidade com a lei orçamentaria de 1886 (art. 7º, paragrapho unico).

Por decreto n. 1.143, de 22 de novembro de 1892, foram approvados os estudos e orçamento das obras apresentados pela Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos da Bahia, cessionaria do respectivo contracto.

Estas obras, cujo orçamento attingia á somma de 3.599:347\$, isto é, mais 10.599:347\$ do que o maximo fixado no decreto de concessão, ficaram dependentes da decisão dos Ministerios da Marinha e da Guerra com relação ao quebra-mar exterior.

Era assim denominado um quebra-mar que, começando na parte sul do Arsenal de Marinha, avançava em direcção a oeste e, fazendo uma deflexão para o norte, attingia o forte de S. Marcello, continuando dahi na direcção N. S. approximadamente.

Ouvidos os Ministerios da Marinha e da Guerra sobre essa obra, só depois de muitos annos opinaram contra o seu traçado, apontando os inconvenientes que ella acarretaria.

Devido a esta circumstancia e allegando a Companhia que não podia começar as obras sinão pelo quebra-mar exterior, visto que precisava ter formada a bacia de abrigo, afim de poder executar as demais obras em aguas tranquillias, foi sempre adiado o inicio do serviço.

Attendendo a incessantes reclamos, o Governo, em 23 de janeiro de 1900, innovou, por decreto n. 3.569, o contracto de 3 de janeiro de 1891 e marcou á Companhia, na clausula II, a obrigação de começar as obras dentro de um anno, a contar da data daquelle decreto, e de concluir-as no prazo de oito annos, após o seu começo.

Tal decreto, além das obrigações consignadas na clausula II, acima referida, alterou a concessão primitiva nos seguintes pontos :

- a) elevação do prazo de concessão de 60 para 90 annos ;
- b) obrigação, por parte do Governo, de elevar as taxas estipuladas no contracto, si porventura o seu producto não alcançasse uma remuneração correspondente a 6 % do capital empregado nas obras ;
- c) preferencia, em igualdade de condições, para a execução de obras semelhantes ás da concessão, que, durante o prazo da mesma, se tornassem necessarias no porto ;
- d) fixação em 15:000\$ annuaes da quota de fiscalização com que a Companhia deveria contribuir, recolhendo-a semestral e adeantadamente ao Thesouro.

Apezar, porém, da obrigação imposta pela clausula II do decreto acima referido, a Companhia não deu inicio ás obras allegando sempre a falta de approvação do projecto por parte dos Ministerios da Guerra e da Marinha.

Em 1904, o Governo, autorizado por disposição da lei orçamentaria, entrou em accôrdo com a Companhia, afim de innovar o seu contracto em ordem a lhe serem facultados os recursos

necessarios para levar a effeito aquellas obras, de conformidade com a disposição legislativa.

Depois de varios alvitres, entre os quaes se chegou a suggerir o de um emprestimo, mediante emissão de titulos pelo Governo, foi assignado o decreto n. 5.550, de 6 de julho de 1905, para cuja expedição serviram de base o projecto e a memoria justificativa, que, em resumo, são aqui reproduzidos :

OBRAS PROJECTADAS

Cães de 6 ^m ,50.....	658 ^m
» » 8 ^m ,00, podendo ir até 9 ^m ,50.....	1.342 ^m
» empedrado, para regularização do littoral e ligação da E. Ferro S. Francisco ao cães.....	1.400 ^m
Armazens para mercadorias (de 100 ^m ×20 ^m).....	15
» » inflammaveis.....	2
» » carvão.....	3
Dique para reparação de navios (150 ^m ×20 ^m).....	1
Dóca para mercado.....	1

ORÇAMENTO

O custo total das obras foi calculado em (papel).....	41.230:115\$223
ou, em ouro, ao cambio de 12 d.....	18.373:384\$500
O capital maximo fixado foi em ouro.....	20.000:000\$000
Os juros, á razão de 6 % ao anno, seriam....	1.200:000\$000

Apezar da redução das obras, o orçamento total elevou-se a quasi o dobro do primitivamente approved, porque a Companhia reclamou e obteve elevação nos preços dos materiaes, attendendo á differença de cambio e variação das condições do mercado.

RENDA DO PORTO

As taxas do porto, de accôrdo com a lei de 1869, calculadas pelo minimo, e deduzidos 30 % para as despezas de custeio, devem produzir, ouro.....	1.004:235\$799
de onde a differença para os juros de 6 %.....	195:764\$201
que seria compensada com a differença de menos de 0,64 % sobre o valor da importação, que é de.....	31.000:000\$000
As taxas de cães, computadas no calculo da renda do porto, foram :	
Atracação.....	139:000\$000
Utilização do cães — Por 400.000 toneladas (estimação feita do movimento do porto) a 2\$500.....	1.000:000\$000
Capatazias — (Por 400.000 toneladas, adoptada a taxa minima da Alfandega) a 4\$000.....	1.600:000\$000
Armazenagens — 72.470 toneladas no valor de 38.890:078\$418 a 1 % em 12 mezes	388:900\$784
Dique (renda approximada).....	100:000\$000
	<hr/>
Para custeio, conservação, etc. — 30 %....	3.227:900\$784
	968:370\$235
	<hr/>
Renda liquida — papel.....	2.259:530\$547
Idem idem em ouro (a 12 d.).....	1.004:235\$739

Na composição dos preços de unidades contemplou-se, para administração e lucro do constructor, a percentagem de 15 % sobre os preços elementares.

O decreto n. 5.550 reduziu de 90 a 60 annos o prazo da concessão e esta redução, além do mais, foi invocada para fundamentar o reconhecimento do emprego pela Companhia de 3.600:114\$919 em estudos, administração, pagamento de impostos e fiscalização, no regimen dos contractos anteriores, como se vê na clausula XII, alinea a, § 1º.

Em setembro de 1905 apresentava a Companhia os estudos de accôrdo com o termo de novação do contracto, approved por decreto n. 5.550, de 6 de julho de 1905.

A Companhia propoz, desde então, levar a dragagem até 9^m,50 abaixo do nivel das aguas minimas, resultando dahi aumento do cubo respectivo.

Em fins de maio, chegaram á Bahia, por parte da empresa, os engenheiros Garnier e Renaudin, que fizeram novos levantamentos hydrographicos, verificando sensível elevação do fundo, principalmente no extremo do lado norte do caés, conforme a planta que então apresentaram.

Por isso, solicitou a companhia, em julho, algumas alterações nos estudos anteriormente apresentados, bem como a substituição do cimento pela cal hydraulica do Teil, sendo que o emprego desta era pedido para compensar accrescimento em outras obras.

As alterações propostas foram approvedas por decreto n. 6.117, de 21 de agosto, ficando a companhia na obrigação de apresentar os detalhes e orçamento respectivos, dentro de seis mezes. Nesse decreto, apenas se não autorizou a mudança proposta da doca do mercado para o local da doca do Arsenal, sobre o que ficou o Governo de providenciar opportunamente.

A substituição do cimento pela cal do Teil foi concedida por meu antecessor, conforme consta do aviso n. 297, de 18 de outubro, dirigido á commissão fiscal.

Aos 15 dias desse mesmo mez de outubro, era tambem approvedo, em principio, o orçamento proposto, no telegramma de 22 de setembro de 1906, dirigido ao Exm. Sr. Dr. Lauro Müller pelo director da companhia, Dr. Magalhães Castro, que se achava, na occasião, em Paris, mediante a obrigação de inaugurar as obras, dentro de 30 dias, a contar daquella data; o que foi communicado, para os devidos effectos, á commissão fiscal por officio da Directoria Geral de Obras e Viagem, n. 117, de 20 de outubro de 1906.

A approvação, em principio, do orçamento, representa um accrescimento de cerca de 1.700:000\$, ouro, ou 3.060:000\$, papel, na importancia do mesmo.

Em cumprimento desse despacho, realizou a companhia a inauguração das obras no dia 12 de novembro ultimo, o que foi feito, sem preenchimento da clausula IV, que assim dispunha :

« Dentro do prazo maximo de 12 mezes da data da approvação da relação do material necessario ao inicio das obras, e de que trata a alinea 2ª da clausula III, deverá a companhia iniciar os trabalhos de construcção, o que não poderá fazer sem possuir no local do trabalho, prompto a funcionar e acceito, todo o material indicado na relação approveda pelo Governo, e que compor-se-ha, no minimo, do seguinte :

a) duas dragas apropriadas com a capacidade minima de 200 metros cubicos cada uma, por hora :

b) quatro batelões de transporte com capacidade minima de 200 metros cubicos cada um;

c) 5.000 metros cubicos de pedra de alvenaria em deposito, devendo a companhia ter garantido o supprimento minimo de 40.000 metros cubicos annuaes desse material;

d) 500 metros cubicos de cimento apropriado ás obras;

e) officinas apropriadas ao reparo do material;

f) material de transporte e accessorio necessario ao trabalho ».

Nos primeiros dias de novembro, o meu illustre antecessor dirigia o seguinte aviso ao engenheiro chefe da commissão fiscal:

« Em additamento ao aviso n. 308, que vos foi dirigido, cabe esclarecer que as concessões alli feitas para facilitar a inauguração proposta não extinguem para a companhia que fiscalizae as obrigações comprehendidas nas letras *a, b e d* da clausula IV do seu contracto, de cujo cumprimento nos prazos que a mesma clausula menciona ficarão dependentes os effeitos juridicos que a beneficio da Companhia Docas da Bahia decorrem do *inicio* dos trabalhos de construcção, o que tudo fareis constar á mesma companhia desde já ».

Finalmente a 14 de dezembro ultimo, eram submettidas á approvação do Governo as modificações já autorizadas do projecto primitivo e o respectivo orçamento, comprehendendo a bonificação de 10 %, concedida pela administração passada, bem como outras alterações que não era dado admitir.

Do exame detido de todos os papeis e documentos, apresentados pela companhia, resultou o decreto, ora sujeito ao alto criterio de V. Ex., cujas clausulas procuraram, respeitadas as concessões anteriormente feitas, salvaguardar, o mais possível, os altos interesses que a questão envolve.

Taes, Sr. Presidente, as informações que julguei do meu dever trazer ao conhecimento de V. Ex.

Rio de Janeiro, 31 de janeiro de 1907. — *Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

DECRETO N. 6.350 — DE 31 DE JANEIRO DE 1907 (1)

Approva os desenhos de detalhes e o orçamento para as obras do porto da Bahia.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Cessionaria das Docas do Porto da Bahia e á exposição feita pelo Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os desenhos de detalhes das modificações feitas no projecto de melhoramento do porto da Bahia, a que se refere o decreto n. 6.117, de 21 de agosto de 1906, e o orçamento geral das obras, apresentados pela Companhia Cessionaria das Docas do Porto da Bahia e constantes dos documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral das Obras e Viação da Secretaria de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, devendo, porém, ser observadas as clausulas juntas, assignadas pelo respectivo Ministro de Estado.

Rio de Janeiro, 31 de janeiro de 1907, 19^a da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

Clausulas a que se refere o decreto n. 6.350, desta data

I

As obras de melhoramento do porto da Bahia, que constituem objecto do contracto approvado pelo decreto n. 5.550, de 6 de junho de 1905, e dos estudos definitivos apresentados pela Companhia Cessionaria das Docas do Porto da Bahia, approvados pelo decreto n. 6.117, de 21 de agosto de 1906, serão

(1) Foi lavrado o respectivo termo na Secretaria de Industria, Viação e Obras Publicas, em 18 de março do mesmo anno.

executadas de accordo com os planos geraes, desenhos de detalhes e orçamentos annexos, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, observadas, porém, as modificações constantes das seguintes clausulas:

II

O quebra-mar exterior Sul só será lançado, si, a juizo do Governo, ficar praticamente reconhecida a sua necessidade para tranquillidade do porto, e, nesta hypothese, o Governo se reserva o direito de exigir disposições que permittam o seu aproveitamento para o serviço de desinfecção de navios contaminados ou outros.

III

O coroamento geral do quebra-mar Norte ficará na altitude de 4^m,50 acima do nivel da maré minima e o do quebra-mar interior na altitude de 3^m,50 acima do referido nivel.

IV

Nos trechos em que a muralha do cães tenha de repousar sobre arêa ou terreno movei, será consolidado o sólo da fundação por meio de um enrocamento com a precisa largura e com a espessura de dous metros, no minimo abáixo do fundo dragado do porto, quando a camada do terreno solido achar-se a maior profundidade.

V

A parte do porto, fronteira ao actual Arsenal de Marinha, será dragada até a profundidade de 6^m,50 abaixo do nivel da maré minima, para permittir a circulação dos navios de menores calados, que demandem o trecho de cães preparado para essa profundidade de agua.

VI

Na extremidade Norte do quebra-mar interior será dragada e mantida uma faixa de 100 metros de largura, até a profundidade de 9^m,50, abaixo da maré minima, para estabelecer a ligação entre o littoral e as aguas de igual profundidade fóra desse quebra-mar e permittir a franca circulação de navios de grandes calados pelos dous extremos do referido quebra-mar, devendo ser protegida essa segunda passagem com duas boias illuminativas.

VII

Deverá ser feita desde já a sondagem geologica no alinhamento da muralha do cães por meio de perfurações do sólo, equidistantes de 25 metros, approximadamente, até attingir uma camada de terreno sufficientemente solido, de fórma que se possa determinar o perfil longitudinal dessa camada e verificar a conveniencia de qualquer modificação no traçado do cães, para evitar excavações em rocha, si possivel, quer para as fundações do mesmo cães, quer para a profundidade do porto, junto a elle (1).

(1) As sondagens realizadas em virtude desta clausula mostraram a necessidade de modificar-se o traçado do cães; modificação que foi approvada pelo decreto n. 7.119, de 17 de setembro de 1908.

VIII

Fica elevado a quatro o numero de escadas de pedra, no cães, para o embarque e desembarque de passageiros.

IX

Na extremidade Sul do cães para 6,50 de aguas minimas será construido um enrocamento, ligando esse extremo ao littoral para conter, por esse lado, o aterro entre o cães e o mesmo littoral.

X

Será construida uma rampa para carga e descarga de madeiras, situada no local mais conveniente, que opportunamente será designado, de accôrdo com a companhia.

XI

Será construido, no local que fôr designado pelo Governo, um dique secco, ou installado um dique fluctuante, com todos os aperfeiçoamentos modernos, para a limpeza e reparação de navios de 9,50 de calado.

XII

Fica fixado em 23.009:262\$109, ouro, o capital maximo a empregar nas obras, comprehendendo não só o valor das que tem de ser executadas, de conformidade com o orçamento annexo, como tambem a quantia de 1.600:051\$, ouro, de que trata a clausula XII, § 1º, lettra a, do decreto n. 5.550, de 6 de junho de 1905.

XIII

A companhia dará inicio effectivo á construcção das obras dentro do prazo de tres mezes, contado da data da publicação deste decreto pelo *Diario Official*. Só será reconhecido como inicio das obras a execução de qualquer das obras mencionadas no orçamento annexo.

Paragrapho unico. Na falta de cumprimento desta obrigação, será applicado o disposto na clausula XXIX, lettra c, do decreto n. 5.550, de 6 de junho de 1905.

XIV

A companhia obriga-se a depositar no Thesouro Nacional, ou na Delegacia do Thesouro em Londres, a quantia de 1.400:000\$, ouro, a que se refere a clausula XII, lettra b, do decreto n. 5.550, acima referido, da qual poderá ir levantando, as quantias correspondentes ás importancias das installações, materiaes fixos e fluctuantes e de mais obrigações indicadas na clausula IV do mesmo decreto, á proporção que as fôr cumprindo, mediante comprovação de despezas, nos termos da lettra b da clausula XII. Satisfeitas as obrigações constantes da clausula IV, será restituído á companhia cessionaria qualquer saldo que se verifique, com relação aos 1.400:000\$, depositados.

XV

A companhia deverá entrar em accôrdo para trafego commum com as estradas de ferro que venham ter á cidade de S. Salvador da Bahia, mediante condições que ficarão dependentes da aprovação do Governo.

XVI

O Governo entregará desimpedidos para o começo das obras do cães sanitario os terrenos de sua propriedade existentes nas immedições da ponte da Estrada de Ferro Bahia a S. Francisco.

XVII

Durante o periodo da construcção das obras fica elevada a 60:000\$ a contribuição annual para a fiscalização de que trata a clausula XIX do decreto n. 5.550, já anteriormente citado.

XVIII

Ficam approvadas as especificações para a execução das obras e que a este acompanham, rubricadas pelo director da Directoria Geral de Obras e Viação desta Secretaria de Estado.

Rio de Janeiro, 31 de janeiro de 1907.— *Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

PROJECTO PARA CONSTRUCÇÃO DO PORTO
DA BAHIA

Especificações a que se refere o decreto n. 6.350, de 31 de janeiro de 1907

CAPITULO I

INDICAÇÕES GERAES E DESCRIPÇÃO DAS OBRAS

Definição dos trabalhos

Art. 1.º Os trabalhos descriptos pelas plantas e perfis juntos comprehendem:

1º, a construcção de tres quebra-mares, denominados respectivamente: quebra-mar exterior Sul, quebra-mar exterior Norte e quebra-mar interior.

2º, a construcção de duas muralhas de cães designadas respectivamente: muralha de cães a — 6^m,50 e muralha de cães a — 9^m,50;

3º, a construcção de um revestimento protector do littoral com enrocamentos e alvenarias de pedras seccas denominado: cães de saneamento;

4º, excavação do porto e abertura de canaes de accesso em frente á doca do Arsenal de Marinha e pelos dous cabeços do quebra-mar interior;

5º, execução do aterro, por detrás das muralhas de cães e do cães de saneamento, permittindo a construcção da faixa de cães propriamente, o estabelecimento de ruas e a conquista de terreno para edificações;

6º, a construcção de armazens com o necessario apparelhamento para mercadorias e materiaes inflammaveis e abrigos para deposito de carvão;

7º, a execução de calçamentos na rua do cães, na lateral aos armazens e nas ruas entre estes;

8º, a construcção de uma pequena dóca para o mercado;

9º, a construcção de esgotos para aguas pluviaes;

10, o fornecimento e assentamento de linhas ferreas para o serviço do cães, dos armazens e abrigos;

11, o fornecimento e assentamento de guindastes para o serviço do porto e dos armazens;

12, o fornecimento e installação de um pharol no cabeço Norte do quebra-mar exterior Norte, bem como varios pharo-

letes e o fornecimento e instalação de boias illuminativas em pontos convenientes ;

13, a remoção do casco do vapor *La France* ;

14, construcção de uma rampa para carga e descarga de madeiras ;

15, construcção de um dique secco, ou estabelecimento de um dique fluctuante para reparação de navios.

Zero da escala de marés

Art. 2.º Fica entendido que na applicação das presentes especificações considerar-se-ha como—zero—da escala de marés o nivel situado a 10^m,05 abaixo da soleira da igreja da Conceição da Praia, proxima do Arsenal de Marinha, nivel correspondente approximadamente ao das marés minimas.

As cotas de altitude e profundidade serão referidas a este nivel. Os numeros que as exprimirem, quer nestas especificações, quer nos desenhos annexos, referem-se a este mesmo nivel. Os numeros serão collocados entre parenthesis precedidos do signal (+) quando os pontos aos quaes elles se referem estiverem situados acima desse nivel e do signal (—) quando estiverem abaixo.

Quebra-mar exterior Sul

Art. 3.º O quebra-mar exterior Sul, si tiver de ser construido, terá a disposição indicada na planta geral approvada e será constituido, como o exterior Norte, de um massiço de enrocamento, revestido de blocos das diversas categorias, ficando as disposições do seu coroamento na dependencia do aproveitamento desta obra para qualquer mistér dos serviços do porto, determinado pelo Governo de accòrdo com a companhia.

Traçado e perfil do quebra-mar exterior Norte

Art. 4.º O quebra-mar exterior Norte, isolado de terra, fica situado a 150 metros approximadamente a Este do forte S. Marcello. E' rectilineo orientado sensivelmente de Sul a Norte e tem de extensão média 915 metros. Consiste em um massiço de enrocamentos naturaes sobre os quaes repousa uma fila de blocos artificiaes constituidos por caixões fluctuantes cheios de concreto; estes blocos são encimados por sua vez por um muro de abrigo construido de alvenaria. O massiço de enrocamentos attinge á cota — 3^m,50 ; os caixões á cota + 1^m,00.

Sobre os 465 primeiros metros (parte Sul), o massiço de enrocamento apresenta uma largura de 11 metros, no coroamento, isto é, na cota — 3^m,50; do lado do mar, seu talude é de dous por um até a cota de — 5^m,50 e de tres por dous abaixo desta cota ; do lado do porto o talude é de tres por dous em toda a altura. Abaixo da cota 5^m,50 o corpo do massiço é formado por pedras de todos os tamanhos ; este nucleo é protegido do lado do mar por um revestimento de talude de 4^m,00 e espessura horizontal constituido por blocos de 2^a e 3^a categorias; acima da cota 5^m,50 o nucleo é coroado por um revestimento de dous metros de espessura, constituido por blocos de 2^a e 3^a categorias, coroamento este por sua vez protegido do lado do mar por um revestimento em talude com a espessura horizontal de 4^m,00, constituido por blocos de 1^a categoria.

Os blocos artificiaes nos caixões fluctuantes medirão 5^m,00 de largura, 4^m,50 de altura e 10 a 15 metros de comprimento. O muro de abrigo attinge á cota + 4^m,50; tem os paramentos verticaes, offerecendo de cada lado um resalto de 0^m,50 sobre os paramentos dos caixões; a cota + 1^m,00 a cota × 3^m,00 o muro apresenta uma espessura de 4^m,00; acima esta espessura se reduz a 2^m,00. Sobre os 450^m,00 restantes (parte Norte) o per-

fil precedente é reforçado. O massiço de enrocamento apresenta uma largura de 16 metros de coroamento que atinge á cota — 3^m,50; a espessura horizontal do revestimento em taludes é augmentada a sete metros do lado do mar. Os blocos artificiaes em caixões fluctuantes teem seis metros de largura. O muro de abrigo attingirá á mesma cota + 4^m,50 e terá as mesmas dimensões indicadas para os primeiros 465 metros.

O local do quebra-mar será dragado até a cota — 5^m,50 sempre que o fundo natural esteja em profundidade inferior a esta.

Traçado e perfil do quebra-mar interior

Art. 5.º O quebra-mar interior, isolado de terra, será construido na direcção geral de Sud-Oeste a Nord-Este, approximadamente.

Compõe-se de um grande alinhamento de 650 metros que no extremo sul é disposto segundo um arco de circulo de 300 metros de raio; na extremidade Norte termina por uma rectilínea de 300 metros que faz com o prolongamento do alinhamento principal um angulo de cerca de 12^o,0' para Oeste. Mede um comprimento total de 1.295 metros.

O perfil typo adoptado para o quebra-mar interior é o mesmo estabelecido para a parte Sul do quebra-mar exterior Norte, ficando, porém, o seu coroamento na cota + 3^m,50 como está no desenho e o local deste quebra-mar será dragado até a cota — 5^m,50 sempre que o fundo natural esteja em profundidade inferior a esta.

Traçado e perfil da muralha do cáes de 6^m,50

Art. 6.º A muralha do cáes a — 6^m,50 tem origem no prolongamento do muro Sul do edificio da alfandega. Estende-se approximadamente de S. O. a N. E. parallelamente ao cáes actual, medindo extensão de 658 metros.

Será constituída de blocos artificiaes convenientemente dispostos, encimados por alvenarias executada no proprio local sujeito ás marés.

O paramento exterior apresenta um fruste geral de um por 10; o paramento interior é vertical.

As pilhas de blocos artificiaes são niveladas a + 1 metro na parte superior; compõem-se de blocos de 1^m,875 de altura, tendo o bloco superior uma largura de 3^m,75 no coroamento. A alvenaria superior apresentará na cota + 1^m,00 uma base de 3^m,50 e na de + 4^m,00 um coroamento de 1^m,80; um resalto estabelecido a meia altura concordará a diferença de espessura de 1^m,40. Da cota + 1^m,00 á de + 3^m,40 o paramento inclinado será revestido de cantaria de 0^m,60 de espessura e será rematado com um capeamento de 1^m,00 de comprimento e 0^m,60 de espessura.

O começo desta muralha, em frente da alfandega, será ligado á terra por um enrocamento arrumado, cuja crista ficará no mesmo nivel do capeamento do cáes, para conter o aterro por esse lado.

Traçado e perfil da muralha do cáes de — 9^m,50

Art. 7.º A muralha do cáes de — 9^m,50 é o prolongamento da precedente. Estende-se approximadamente parallelamente á direcção geral do littoral, um pouco inclinada para o Norte. Tem o comprimento de 1.342 metros.

Será constituída como a precedente de blocos artificiaes, convenientemente dispostos, encimados por alvenaria executada no proprio local sujeito em parte a marés; o paramento exterior apresenta um fruste de um por 10, sendo vertical o interior. Os blocos attingem á cota + 1^m,00 na parte superior; as fiadas de blocos teem 1^m,75 de altura, tendo a superior uma largura de 5^m,15 no coroamento. A alvenaria superior será a mesma indicada no art. 6.º.

Traçado e perfil do cães de saneamento

Art. 8.º O cães de saneamento constitue o prolongamento para norte do cães de — 9^m,50. Será orientado pouco mais ou menos de Sul a Norte e sensivelmente paralelo á direcção geral do littoral. Termina nas proximidades da ponte da Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco. Mede um comprimento de 1.400 metros. O cães de saneamento é constituido até o Zero por um prisma ou massiço de enrocamentos, terminando na cota + 4^m,00 por uma alvenaria de pedras seccas. O massiço de enrocamentos apresenta no coroamento uma largura de 3^m,50 e taludes de tres por dous do lado do porto, de um por um do lado da terra; é constituido por um massiço de pedras de todos os tamanhos, protegido do lado do porto por um revestimento de talude composto de blocos de 3ª categoria, com a largura horizontal de dous metros. O paramento exterior de pedras arrumadas será cuidadosamente feito e rejuntado com argamassa de cimento.

Dragagem do porto e dos canaes de accesso

Art. 9.º O porto será exeavado com dragas de alcatruzes até a profundidade de — 6^m,50 até uma linha normal a este mesmo cães, a 500 metros de sua origem; além desta linha e até uma parallela, passando pelo cabeço Norte do quebra-mar interior, o porto será dragado até — 9^m,50; todavia, entre as duas dragagens, nas proximidades dos cães, far-se-hão, segundo uma linha partindo do ponto de junção do grande e do pequeno cães e inclinada de 45° sobre a linha separatriz precedentemente descripta; na altura as duas dragagens se concordarão por um talude inclinado de tres de base por um de altura, passando a linha theorica separatriz a meia altura deste talude.

A aresta superior das dragagens será sempre mantida a 20 metros, pelo menos, distante do pé dos enrocamentos dos quebra-mares.

O canal de accesso ao porto, estabelecido entre o cabeço Norte e o cabeço Sul do quebra-mar interior, medirá a largura de 250 metros entre os dous cabeços. Será dragado a — 9^m,50 e delimitado por duas linhas :

1ª, passando a 20 metros do pé do cabeço do quebra-mar exterior Norte e normal á direcção deste quebra-mar ;

2ª, por uma recta, que passando a 20 metros do pé do cabeço do quebra-mar interior, fazendo com a normal na extremidade deste quebra-mar um angulo de 23°,0' para Oeste. O canal de accesso pela parte Sul do quebra-mar exterior Norte, bem como a parte fronteira ao Arsenal de Marinha, serão dragadas até a cota — 6^m,50; ao norte do quebra-mar interior será dragada uma faixa de 100 metros até a cota de — 9^m,50 para dar sahida aos navios para esse lado.

Si for encontrado terreno de rocha acima dos fundos marcados, será elle excavado pelos processos adequados a essa especie de trabalho.

Aterros por detrás das muralhas e do cães de saneamento

Art. 10. Os aterros por detrás das muralhas do cães de atracação e do cães de saneamento serão levados até a cota + 4^m,00 e terminados com uma inclinação de 0^m,01 por metro.

Por detrás das muralhas a parte aterrada será utilizada da maneira seguinte :

- 16^m,30 serão reservados á rua do cães ;
- 20 metros aos armazens para mercadorias e ruas que os separam ;
- 20 metros a uma rua posterior aos armazens.

Escadas, posição especial nos cabeços dos quebra-mares

Art. 11. Quatro escadas lateraes de 1^m,50 de largura serão construidas segundo o alinhamento do cães; uma escada de um metro de largura será installada em cada um dos cabeços dos quebra-mares, seja um total de cinco escadas de um metro.

Tanto as primeiras como as segundas serão de cantaria, tendo o cães no logar dellas um guarda corpo ou grade metallica.

O cabeço Norte do quebra-mar exterior Norte será disposto de modo a receber um pharol e os outros cabeços de modo a receberem um pharolete como cita o art. 18.

A posição e o dispositivo destas obras serão definidos por meio de desenhos apresentados durante a execução.

Armazens e abrigos

Art. 12. Os armazens para mercadorias, para inflammaveis e os galpões para depositos de carvão e outros serão incombustiveis. As paredes poderão ser de alvenaria de pedra ou tijolo ou de chapas metallicas; as columnas e o travejamento dos telhados de ferro ou aço e a cobertura de telhas; as portas serão metallicas e o calçamento de pedra ou asphalto. A companhia apresentará opportunamente, para approvação do Governo, os respectivos projectos definitivos com os orçamentos correspondentes, dentro do limite das verbas consignadas no orçamento geral approved para esse fim.

Calçamentos dos cães e da rua lateral

Art. 13. Os cães de — 6^m,50 e — 9^m,50, os intervallos livres entre os armazens e a rua lateral, assim como os aterros juntos aos cães de sancamento, serão calçados a parallelepipedos. Os armazens de mercadorias serão guarnecidos do lado da rua e dos seus oitões por uma calçada ou passeio feito de cimento, de 0^m,90 de largura comprehendidos os meios-fios; os passeios serão interrompidos e concordados em esquadria deante das portas dos armazens. Em frente dos armazens, a rua lateral será guarnecida por uma calçada ou passeio de cimento de 3^m,00 de largura, comprehendido o meio-fio.

Esgotos

Art. 14. Será construida uma rêde de esgotos de aguas pluvias para toda a área do cães, dos armazens, da grande rua lateral e das transversaes, de accôrdo com o projecto e orçamento que a companhia sujeitará opportunamente á approvação do Governo.

Linhas ferreas dos cães

Art. 15. Em toda a extensão dos cães e na largura de 2.000 metros será installada uma linha com bitola compatiavel com os guindastes moveis; a distancia entre a aresta do cães e o bordo exterior do trilho mais proximo será de 1^m,30. Sobre todo o comprimento do cães e do cães de sancamento, isto é, em 3.400 metros, serão installadas tres linhas ferreas parallelas, com bitola igual á da Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco, com a qual estas linhas se ligarão. A communicação entre estas linhas será feita por mudanças de linhas duplas symetricas com agulhas distantes de cerca de 240 metros.

Guindastes

Art. 16. Os guindastes serão accionados por força electrica, sendo installados sobre porticos rodantes, deixando livre a seccão de gabarito da estrada de ferro.

Serão em numero total de 20 guindastes dos quaes:

15	dá	força	de	1.500	kilos
4	»	»	»	3.000	»
1	»	»	»	5.000	»

Postes de argolas de amarração

Art. 17. O cáes será provido de postes de amarração do typo *Bollard* distantes de 50 a 50 metros e collocados no capeamento do cáes e na linha da aresta; haverá tambem argolas de amarração collocadas na face externa do cáes e na linha de aguas maximas, distantes de 50 metros e intermediarias aos postes citados, amarradas em blocos de alvenaria por meio de tirantes atravessando a alvenaria do cáes.

As argolas e os tirantes, além dos accessorios, serão de ferro batido ou de aço, á escolha da commissão fiscal, e do typo igual ás do porto de Santos, no trecho de Outeirinho.

Pharóes

Art. 18. No cabeço norte do quebra-mar exterior Norte será construido um pharol podendo illuminar a oito milhas de distancia. Nos outros quatro cabeços serão installados pharóetes, um em cada um.

Serão collocadas no interior do porto as boias luminosas a petroleo ou gaz em numero necessario para indicar claramente as manobras dos navios á noite; duas outras boias semelhantes assignalarão o canal de accesso entre os dous quebra-mares e duas outras indicarão os canaes do Sul e do Norte.

Remoção do casco «La France»

Art. 19 A remoção do casco *La France* consistirá em demolir e retirar todos os pedaços ou partes deste vapor que estejam a menos de 10 metros de profundidade abaixo das aguas minimas.

CAPITULO II

LOGARES DE EXTRACÇÃO OU DE PROVENIENCIA — QUALIDADE E PREPARAÇÃO DOS MATERIAES

Materiaes de enrocamentos

Art. 20. Os materiaes para enrocamento, blocos de todas as dimensões, pedras de todos os tamanhos, serão extrahidos de pedreiras abertas ou das que possam ser abertas nas cercanias da bahia. Aceitar-se-ha o granito, o gneiss e o grés de boa qualidade, a juizo da commissão fiscal.

Taes materiaes serão colhidos exclusivamente nas rochas duras e perfeitamente sãs; as partes friaveis e argilosas serão rigorosamente abandonadas.

Os materiaes para enrocamento serão divididos em quatro categorias, a saber:

1^a. Os blocos de 1^a categoria, pesando cada um mais de 3.500 kilos.

2^a. Os blocos de 2^a categoria, pesando cada um de 3.500 a 1.000 kilos.

3^a. Os blocos de 3^a categoria, pesando cada um de 1.000 a 100 kilos.

4^a. Os demais blocos comprehendem todas as outras pedras de tamanhos inferiores aos acima designados.

O peso médio dos blocos deverá attingir no minimo de:

300	kilos	para	3 ^a	categoria
2.000	»	»	2 ^a	»
4.500	»	»	1 ^a	»

Pedras para alvenaria

Art. 21. A pedra para alvenaria será extrahida das mesmas pedreiras. Será escolhida com cuidado, dura, com faces vivas, bem talhadas e expurgadas de toda a materia terrosa. Terá no minimo 0^m,15 de espessura, 0^m,20 de tardo para os massiços e 0^m,30 de tardo para os paramentos.

Pedra britada para concreto

Art. 22. A pedra britada para concreto poderá ser de granito, de gneiss ou grés de boa qualidade. O britamento será feito de tal maneira que cada pedaço de pedra possa passar em todos os sentidos no anel de 0^m,06 de diametro interior, não podendo passar em nenhum em um anel 0^m,01 de diametro. A pedra depois de britada será expurgada de toda a poeira ou materias terrosas.

Cantaria

Art. 23. Empregar-se-ha exclusivamente o granito para cantaria de grande e pequeno aparelho. A pedra será compacta, sã, sonora, cheia ou compacta, perfeitamente homogenea, sem filamentos, sem casca branca, nem capa de pedreira.

Este granito procederá das melhores pedreiras da região da Bahia, denominada Reconcavo, ou de outras existentes no interior do Estado.

Tijolos

Art. 24. Os tijolos serão homogneos, bem cozidos, sem vitrificação, sonoros, regulares, sem deformação e sem fendas.

Calçamentos

Art. 25. Os calçamentos serão de granito, porphyro ou grés duro, á escolha da companhia, sujeita, porém, á acceitação da commissão fiscal a amostra do material preferido. As pedras empregadas no calçamento terão a fórmula de paralelipedos, tendo as dimensões seguintes approximadas: 0^m,14 de largura, 0^m,18 de comprimento e 0^m,16 de altura. Cada paralelipedo será disposto sobre a sua face superior, que deverá ser plana e sem cavidades; as faces de juntas serão estabelecidas em esquadria approximada de maneira que as arestas da face inferior tenham quando muito 0^m,03 de menos no comprimento do que as arestas correspondentes da face superior; a diminuição de espessura nunca poderá ser maior. Os paralelipedos de uma mesma procedencia não poderão ser misturados com os de outra; serão empregados em partes de calçamentos diferentes. Todos os paralelipedos serão de primeira qualidade. Serão recebidos antes de serem empregados; para este fim depois de cortados serão dispostos no chão e collocados em ordem de modo a poderem ser examinados em todas as suas faces.

Areia

Art. 26. Utilizar-se-ha a areia proveniente das dragagens, si ella fór de boa qualidade; no caso contrario extrahir-se-ha a areia das praias, dos cursos de agua e das pedreiras da região da Bahia. Em todo caso, a qualidade da areia será aprovada pela commissão fiscal.

A areia será de gran forte, pura, sem materias terrosas ou vegetaes, sem conchas ou productos extranhos. Ella será, em caso de necessidade, passada em peneira e lavada.

A areia empregada na confecção de argamassa destinada ao rejuntamento das alvenarias será sempre peneirada.

Cal e cimento

Art. 27. Empregar-se-ha em todos os trabalhos de alvenaria e de concreto nos caixões fluctuantes, nos muros de abrigo dos quebra-mares, nos blocos artificiaes e nos muros do cães, a cal hydraulica do Teil, Departamento de Andéche, na França, com as precauções recommendadas pelo Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas por aviso n. 297, de 18 de outubro de 1906. Para os rejuntamentos se utilizará o cimento Portland hydraulico. O mesmo cimento será igualmente empregado para as alvenarias e concreto executados por meio do sino de mergulhadores, conforme o art. 49.

A cal hydraulica do Teil procederá das pedreiras, fornos e usinas de Lafarge, pertencentes á Sociedade J. e A. Pavin, de Lafarge, com exclusão de toda outra cal de diversa procedencia ou mesmo pertencente á mesma sociedade, mas de marcas diversas. O cimento de Portland procederá das melhores Usinas de Boulogne sur Mer (Pas-de Calais, França) ou de outras usinas aceitas pela commissão fiscal fornecendo productos equivalentes.

A cal será acondicionada em saccos fechados e sellados, com o peso liquido de 50 kilos; o cimento sel-o-ha em barricas.

Todos os saccos e barricas terão a marca da fabrica respectiva e a commissão fiscal terá o direito de exigir que a procedencia seja provada. Serão conservados em armazens resguardados da humidade.

Verificar-se-ha, desde a chegada, todo o fornecimento de cal e cimento para recusar-se os saccos e barricas que tenham sido attingidos pela humidade.

No momento de serem empregados, se recusarão igualmente todos os saccos e barricas attingidos pela humidade e alterados por esta causa a tal ponto que o conteúdo não seja francamente pulverulento em todas as suas partes.

Qualidade de cal e de cimento

Art. 28. A cal será de qualidade chamada cal do mercado, composta de uma mistura intima de flor de cal e de residuos finos da mesma flor de cal.

A flor de cal será obtida pela peneiração da cal extincta em tela metallica n. 40 (40 fios por pollegada).

Os residuos finos obtidos pela peneiração em tela metallica n. 50 (50 fios por pollegada) dos productos obtidos pelo esmagamento em galgas dos residuos da operação precedente. O cimento não deve conter cal viva. Qualquer cimento cuja analyse chimica accusar mais de 1 % de acido sulphurico ou revelar enxofre em proporção que possa ser apreciada, será recusado.

O cimento deverá ser passado em peneira de modo a dar um residuo de 20 % no maximo em uma tela de 5.000 malhas por centimetro quadrado. A cal e o cimento ficarão sujeitos a todos os ensaios de laboratorios feitos pela commissão fiscal para provarem as suas boas qualidades.

Experiencias da cal

Art. 29. A companhia apresentará á commissão fiscal um certificado authenticico, relativo a cada carregamento de cal que receber, das experiencias feitas por laboratorio europeu, digno de fé, sobre a qualidade da cal fornecida.

Estas experiencias dirão respeito :

- 1º, á finura de peneiração ;
- 2º, á composição chimica ;
- 3º, á duração da pega ;
- 4º, á deformação pelo calor ;
- 5º, á resistencia a extenção.

Experiencias de peneiração — As experiencias de peneiração serão effectuadas por meio de duas telas metallicas, uma de 900 malhas por centimetro quadrado, tela n. 80 (contendo 80 fios por pollegada) e outra de 225 malhas por centimetro quadrado (tela n. 40); estas experiencias serão feitas em peneiras, tendo cada uma 0^m,30 de diametro e serão executadas com a mão. A peneiração será effectuada em amostra de 100 grammas; será considerada como terminada quando passar ao menos 1/10 de gramma sobre a acção de 25 voltas da mão.

O residuo não deverá exceder a 10 grammas na peneira de 900 malhas e 0,10 grammas para a peneira de 225 malhas.

Composição chimica — A cal não deverá perder mais de 9 % do seu peso pela calcinação ao rubro branco e deverá conter uma proporção de sillica combinada pelo menos a 22 % do seu peso antes da calcinação. O peso será de 700 a 800 grammas por litro.

Empregar-se-ha para as experiencias a agua clara bem de-cantada.

Duração da pega — As experiencias de pega serão effectuadas com argamassa normal de cal pura, que será obtida pela mistura e amassamento de 600 grammas de cal com a agua necessaria para fazer uma massa firme bem ligada, brilhante e plastica. Opera-se seguindo o mesmo methodo, com as mesmas precauções que serão descriptas no art. 30 para as experiencias de cimento Portland puro. Empregar-se-ha para as experiencias uma agulha de metal denominada « Agulha Vicat » cylindrica, lisa, limpa, secca, terminada por uma secção correcta e em esquadria de um millimetro quadrado (diametro um millimetro n. 13) e pesando 300 grammas.

Chamar-se-ha fim da pega o instante a partir do qual esta agulha, tendo desido normalmente á superficie da massa, com precaução e sem ganhar velocidade, seja supportada pela massa sem nella penetrar de um modo apreciavel.

A pega deverá ter logar no maximo no fim de 24 horas para a massa exposta ao ar em um logar fechado e no fim de 30 horas para a massa immergeida logo depois de sua fabricação, dentro de um balde cheio de agua de mar ou doce.

... *Experiencias de deformação pelo calor* — A massa normal de cal pura será moldada em tubos cylindricos com tres centimetros de diametro e tres de altura, que serão confeccionados em moldes de metal de seis millimetros de espessura. Estes moldes serão fundidos segundo uma geratriz e conterão, soldadas de um lado e de outro da fenda, duas agulhas de 15 centimetros de comprimento, perpendiculares ao eixo do cylindro e dispostas de maneira a se tocarem tanto quanto possivel sobre todo o seu comprimento. Durante a moldagem manter-se-hão as agulhas em contacto. Os moldes, logo que forem cheios, serão immergeidos em agua doce.

Uma vez a pega terminada e em um prazo que não excederá de 24 horas após a mesma pega, se tirarão as fórmãs de moldagem e medir-se-ha o afastamento das pontas das agulhas. A temperatura será elevada progressivamente até 100°, em um tempo que não deve ser menor de um quarto de hora nem maior de meia hora. Ella será mantida durante seis horas consecutivas, deixando em seguida abaixar até esfriar. Uma vez o tubo tendo voltado a temperatura inicial, o augmento da distancia entre os pontos das duas agulhas não deverá exceder de tres millimetros.

Ensaio de ruptura — Ensaio de ruptura por tracção serão feitos com a massa normal de cal e com a argamassa de areia normal. A massa normal de cal será preparada como para as experiencias de pega. A argamassa normal será obtida pela mistura da cal e da areia normal.

Para obter areia normal se passará areia natural bem pura e granulosa :

1° em peneira de folha de ferro perfurada com furos de (4^m | 5) de diametro para separar os grãos maiores ;

3º, em peneira de folha de ferro perfurada de furos de (1 m^m) de diametro para eliminar os grãos muito finos.

Estas peneiras correspondem a telas de 64 malhas e 144 malhas por centimetro quadrado.

A argamassa de areia normal será composta segundo a dosagem de 400 kilogrammas de cal por um metro cubico de areia secca não comprimida.

Será fabricada segundo o mesmo methodo que deve ser seguido nos massadores, para fabricaçãõ das argamassas empregadas nas alvenarias. Começa-se por formar uma massa de cal tendo a consistencia de creme; junta-se areia e se completará o amassamento até obter-se uma argamassa firme. Observar-se-hão as mesmas precauções que serão discriminadas no art. 30 para argamassa de cimento com areia normal.

Far-se-ha uso de fôrma classica, com disposiçãõ ou formato de um oito, tendo no meio uma ascençãõ de cinco centimetros quadrados. As fôrmas ou *briquettes* serão tiradas das fôrmas 48 horas depois da fabricaçãõ e immergeidas logo depois em agua contida em um balde ou vaso que se renovará de cinco em cinco dias.

As experiencias de ruptura serão feitas no fim de sete dias e de 14 dias depois do amassamento; as resistencias serão calculadas tomando a média dos resultados obtidos pela ruptura de tres *briquettes*.

As resistencias por centimetro quadrado deverão attingir em média 3,5 kilos para a pasta de cal e 2,5 kilos para argamassa de areia normal, no fim de sete dias; cinco kilos para a massa de cal e quatro kilos para argamassa com areia normal de 14 dias.

Experiencias com cimento

Art. 30. Os cimentos serão sujeitos ás experiencias analogas determinadas para a cal, as quaes constarão igualmente de certificados identicos aos estipulados na clausula anterior para a cal.

Duraçãõ ou tempo de pega — A agua empregada para as experiencias será bem dura e decantada.

O cimento será amassado com a quantidade de agua normal da mesma maneira especificada mais abaixo para as experiencias com cimento puro.

Operar-se-ha com a mesma agulha Vicat, adoptada para as experiencias com a cal.

Considerar-se-ha como principio da pega o momento em que a massa não deixe mais penetrar a agulha que a tinha penetrado progressivamente com precauçãõ.

A pega será considerada como terminada quando a superficie do cimento suporte a agulha sem que esta penetre de uma quantidade apreciavel.

Si o cimento começar a fazer pega antes do prazo de 30 minutos ou terminar esta pega antes de um prazo de tres horas, será recusado. Do mesmo modo se agirá si a pega não fôr terminada dentro de um prazo de 12 horas.

Estes prazos serão contados a partir do momento em que a agua tenha sido misturada ou lançada sobre o pó secco do cimento.

Preparar-se-hão com a massa de cimento, sobre placas de vidro, pequenos bolos de 0^m,08 a 0^m,10 de diametro e de espessura igual a 0^m,22, pouco mais ou menos; a parte central irá progressivamente diminuindo até as bordas, que serão quasi nullas. Estes pequenos bolos immergeidos com as placas de vidro em um recipiente cheio de agua não deverão apresentar em nenhum momento, nem rugas, nem fendas, por mais prolongada que seja a duraçãõ da immersãõ.

Ensaios ou experiencias de deformaçãõ pelo calor — O cimento será sujeito a experiencias de deformaçãõ pelo calor do mesmo modo que a cal, com os mesmos aparelhos e nas

mesmas condições. No caso em que o afastamento das pontas das agulhas, medido no começo e no fim da operação, tenha augmentado de mais de 0,005 para qualquer dos moldes, o forçamento parcial do qual tenha provindo a amostra que deu este resultado será recusado. A recusa será igualmente feita no caso em que os cylindros de cimento apresentem pequenas fendas ou manifestem um começo de desagregação.

Ensaio de ruptura — A resistencia do cimento será experimentada:

1º, por *briquettes* de cimento puro;

2º, por *briquettes* de argamassa com areia normal.

As *briquettes* para experiencia terão a mesma forma classica indicada para as experiencias com a cal.

O amassamento será feito com agua bem pura e decantada.

Experiencias com cimento puro — A proporção de agua que deve ser misturada com cimento puro deve ser a mesma para todas as experiencias simultaneas feitas de uma só amostra em um mesmo dia. Será determinada como se segue: Tomam-se 900 grammas de cimento e derrama-se em cima, de uma só vez, a quantidade de agua que se julgue necessaria. A mistura e o amassamento serão executados logo sobre uma placa de marmore durante cinco minutos. A quantidade de agua será como sendo a proporção normal, si a massa obtida for firme, bem ligada, brilhante, plastica e satisfazendo as condições seguintes:

1ª, a consistencia da massa não deve mudar-se si o amassamento fór prolongado durante tres minutos;

2ª, uma pequena quantidade de massa tirada com a colher de pedreiro, deixando-se cahir sobre o marmore de uma altura de cerca de 0,50 não deve destacar-se da colher deixando parte nella adherentes e depois da queda, deverá conservar pouco mais ou menos o mesmo formato que tinha sem apresentar fendas;

3ª, uma pequena quantidade de massa sendo tirada com a mão deverá ser sufficiente para imprimirem-se nella pequenos movimentos para lhe dar uma forma arredondada e fazer vir a agua que continha á superficie; não deverá nesta operação nem se achatar completamente, nem se ligar á pelle, e si se deixar cahir, a pequena bola assim formada de uma altura de 0^m,50 ella deverá conservar, deformando ligeiramente, uma forma arredondada sem apresentar nenhuma fenda;

4ª, a quantidade de agua deve ser, entretanto, tal, que, si fór reduzida, não se obtenha senão uma massa secca, pouco ligada e sujeita a se fendilhar, e tal ainda que, si fór augmentada sómente de 1 a 2 % do peso do cimento, seja sufficiente para mudar a natureza da massa, amollecendo-a, dando-lhe uma consistencia de lama, caracterizada pela adherencia na colher, uma tendencia a achatar e se ligar na mão, o que não permittiria fazer com ella a pequena bola citada precedentemente.

Esta ultima mudança de caracteristico sendo a mais claramente apreciavel, se fará uma primeira operação com uma quantidade pequena de agua, depois de uma terceira e uma quarta, até que se obtenha uma massa firme, bem ligada, obtida assim pela ultima operação; perdendo todos estes caracteristicos, passando á consistencia de lama, si se insistir em uma nova operação. Far-se-ha então uma ultima experiencia com 10 centimetros cubicos de menos do volume empregado na operação que tenha dado a consistencia de lama.

Adoptar-se-ha como proporção normal a quantidade de agua que em maior quantidade tenha dado uma massa plastica, mas não lamacenta.

Para a fabricação das *briquettes*, os moldes bem limpos e humedecidos sendo collocados sobre uma placa de vidro, de marmore ou de metal polido, collocado horizontalmente sobre um suporte bem firme, encher-se-hão da mesma quantidade de massa preparada seis moldes ao mesmo tempo. Comprí-

mir-se-ha a massa dentro do molde com a parte plana ou chata da colher. Dar-se-hão pequenas pancadas nos lados dos moldes para amolecer um pouco o cimento e desmanchar as bolhas de ar.

A face superior no nivel das bordas do molde será endi-reitada por meio da lamina de uma faca perfeitamente recta.

Feita a pega serão descerrados os moldes 24 horas depois da pega, as *briquettes* serão immergidas em um recipiente cheio de agua que se renovará tres vezes por semana ou então de uma maneira continua.

De cada amostra do cimento se farão 18 *briquettes*, das quaes seis destinadas a serem experimentadas no fim de sete dias, seis no fim de 28 dias e as seis restantes no fim de 84 dias. Entre os resultados obtidos em cada categoria escolher-se-hão os tres mais elevados: a média destes tres resultados será considerada como exprimindo a resistencia da amostra.

Dever-se-hão obter pelo menos as resistencias seguintes á extensão por centimetro quadrado pelas menores secções:

20 kilogrammas	no fim de	7 dias
35	»	» » 28 »
45	»	» » 84 »

Todo o fornecimento parcial que não satisfaça as duas primeiras condições será recusado.

A resistencia no fim de 28 dias deverá ultrapassar pelo menos de cinco kilogrammas a que foi verificada no fim de sete dias; de outro modo o fornecimento será declarado suspeito. A resistencia no fim de 84 dias deverá ser pelo menos de 45 kilogrammas. Além disto ella deverá ultrapassar a resistencia obtida no fim de 28 dias, quando esta não seja de menos ou não tenha sido de menos de 55 kilogrammas.

Todo o fornecimento parcial que não satisfaça, pelas amostras, a estas duas condições será recusado.

Experiencias de argamassa com areia normal— A argamassa empregada nas experiencias será composta em peso de uma parte de cimento e tres partes de areia normal.

O peso da agua a incorporar na mistura de areia e de cimento será de 12 % do peso da areia e do cimento. Fabricar-se-hão 18 *briquettes* para experiencias; a quantidade de massa necessaria será unicamente amassada por tres *briquettes*, com uma pequena sobra. A fabricação será conduzida da maneira seguinte: a areia e o cimento serão misturados intimamente a secco em uma capsula. Ajuntar-se-ha a quantidade de agua necessaria; depois mecher-se-ha fortemente toda a massa com uma espatula durante cinco minutos. A argamassa assim obtida será introduzida nos moldes de maneira que fique um pouco saliente acima das bordas depois de cheios os moldes. Comprimir-se-ha a argamassa com a espatula a principio por pequenos golpes repetidos junto das bordas e depois no centro; em seguida bater-se-ha com mais força, seguindo a mesma ordem, até que a massa comece a ter um pouco de elasticidade e que a agua transpire á superficie.

Quando a argamassa ficar sufficientemente dura, desarmar-se-hão os moldes que serão retirados, 24 horas depois do amassamento, as *briquettes* serão immergidas em um recipiente cheio de agua que será renovada todas as semanas.

A resistencia da argamassa com areia deverá ser por centimetro quadrado e por menor secção pelo menos de:

8 kilogrammas no fim do 7° dia depois do amassamento;
15 kilogrammas no fim do 28° dia depois do amassamento.

Todo o fornecimento parcial que não satisfaça a esta condição será recusado.

A resistencia no fim de 28 dias deverá ultrapassar pelo menos de dous kilos a resistencia obtida no fim de sete dias; em caso contrario o fornecimento será declarado como suspeito.

A resistencia no fim de 84 dias deverá ser pelo menos de

18 kilogrammas e ultrapassar sempre a resistencia no fim de 28 dias.

Qualquer fornecimento parcial do qual seja tirada a amostra que não satisfizer a estas duas condições será recusado.

Reconducção da cal e cimento avariados

Art. 31. A cal e o cimento recusados serão removidos do local dos trabalhos dentro de oito dias, a datar da notificação sobre a recusa.

Si a companhia não se conformar com esta prescripção, far-se-ha a remoção por sua conta e risco, depositando taes materiaes em armazens alugados á sua custa.

A somma de todas essas despezas será deduzida do valor dos trabalhos.

Asphalto e betume

Art. 32. O asphalto e betume serão fornecidos pelas fabricas acceitas pelo Governo, mediante proposta da companhia.

Madeira

Art. 33. A madeira será de filamentos ou fibras rectas, bastante sãs, sem branco, falhas ou vãos, nós viciosos e outros defeitos, devendo a companhia em igualdade de condições preferir as madeiras brasileiras.

Ferro, aço e folha de ferro

Art. 34. Os ferros para anneis e barras das escadas serão bem batidos, doces, não quebradiços, malleaveis a frio, resistentes, de gran homogenea, sem falhas, sem fendas, sem crestaduras ou outros defeitos.

Os ferros ordinarios deverão se alongar de 0^m,04, pelo menos, por metro sobre uma carga de 28 kilos por millimetro quadrado de secção. Não deverão se romper antes que a carga tenha attingido 32 kilos por millimetro quadrado de secção.

Os ferros destinados a ser trabalhados nas forjas deverão se alongar de 0^m,06, pelo menos, por metro sobre uma carga de 30 kilos por millimetro quadrado de secção, e a ruptura não deverá se dar sob uma carga inferior a 34 kilos por millimetro quadrado de secção.

O aço destinado ao travejamento metallico dos armazens e abrigos será da especie denominada — doce — não quebradiço, sem fendas, falhas, rachas ou outros defeitos. O aço deverá satisfazer ás condições de resistencia indicadas no quadro seguinte :

	Carga em kls. por m/m de secção		Alongamento % após a ruptura	
	Minimas de ruptura	Médias de ruptura	Minimas	Médias
Aço: Em sentido:				
	Long.	Transv.	Long.	Transv.
Lamina-do.	42	42	45	45
Para rebites e para fusos..	38	—	40	—
			20 %	20 %
			22 %	22 %
			28 %	—
			30 %	—

O aço para as argolas de amarração, tirantes e accessorios dellas será de primeira qualidade, apropriado ao fim a que se destina.

O aço para os trilhos de linhas exteriores aos armazens satisfará as condições do caderno das obrigações imposto pela Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco aos fornecedores.

As folhas de ferro ondulado e galvanizado para cobertura e pontes terão a mesma espessura das empregadas nos armazens do porto de Santos. Serão fabricadas e preparadas de accordo com os melhores processos conhecidos.

O ferro fundido para os postes de amarração e outras obras será cinzento, de segunda fusão, doce, susceptível de ser trabalhado com *buril* e com lima, de gran bem homogenea e unida, sem falhas, bolhas de ar ou veias.

A commissão fiscal poderá fazer nas officinas de construção todas as experiencias, a frio ou a quente, que julgue necessarias para assegurar-se da qualidade e resistencia dos metaes.

Pintura

Art. 35. O aço de travejamento metallico será pintado com tres mãos de tinta a oleo, das quaes uma será com minio de chumbo ou zarcão. O ferro ondulado e galvanizado será pintado a duas mãos nas superficies apparentes. A madeira será pintada com duas mãos de pintura a oleo.

Empregar-se-ha a massa a oleo para encher as fendas e rachas da madeira antes da conclusão da pintura.

Vidros

Art. 36. Os vidros destinados ás obras serão vidros semi-duplos, duplos, cathedral, estriados ou vidros armados. Procederão das melhores fabricas do Brazil ou da França. Deverão satisfazer ás condições seguintes :

	Espessura minima	Espessura minima	Peso minimo por metro superficial
Vidros semi-duplos..	2 m/m 7	2 m/m 3	6k,250
Vidros duplos.....	3 m/m 6	3 m/m 2	8k,700
—			
Vidros estriados ou cathedral....	2 m/m—2 m/m	3 m/m 3	1 m/m 7 5.000
Idem idem.....	3 m/m—3 m/m	3 m/m 3	2 m/m 7 7.000
Idem idem.....	4 m/m—4 m/m	3 m/m 3	3 m/m 7 10.000
Idem idem.....	5 m/m—5 m/m	3 m/m 3	4 m/m 7 12.500
Idem idem.....	6 m/m—6 m/m	3 m/m 3	5 m/m 7 15.000
Idem idem.....	7 m/m—7 m/m	3 m/m 3	6 m/m 7 17.500

CAPITULO III

MODO DE EXECUÇÃO DOS TRABALHOS

Ordem de execução

Art. 37. Os trabalhos começarão pelos enrocamentos dos dous grandes quebra-mares e do cães de saneamento, õu por outra qualquer obra das mencionadas no orçamento.

A dragagem será feita de modo que se possa aterrar completamente a área por detrás do cães de saneamento, á medida que este cães progrida. Em seguida serão atacados os cães de 6^m,50 e de 9^m,50, um pelo sul e outro pelo norte.

O aterro por detrás destes cães será feito á medida que avancem, de maneira a serem entregues de um modo com-

pleto e o mais depressa possível os trechos do cães concluidos. Durante a construção dos cães serão terminados os quebra-mares.

A montagem dos armazens e abrigos acompanhará o acabamento dos trechos dos cães e aterros correspondentes, deixando aos aterros o tempo de se comprimirem. Os esgotos, calçamento, passeios ou calçadas, vias-ferreas e aparelhamento restante serão executados por ultimo.

Sob o ponto de vista de interesse commercial os trechos de cães nos quaes os armazens tenham sido installados serão recebidos provisoriamente pelo Governo e entregues ao uso do publico sem esperar que os trabalhos accessorios, como calçamento, esgotos e aparelhamento restante sejam acabados.

Extracção e emprego dos enrocamentos

Art. 38. Os blocos e as pedras serão transportados junto da obra por meio de barcaças ou vagões e immergidos ou descarregados no logar que devem occupar. Os materiaes serão collocados nos logares respectivos com todas as precauções necessarias.

As superficies dos massigos em baixo do zero serão niveladas por meio de sondas segundo as fórmias determinadas pelos perfis de execução, tão exactamente como fôr praticamente possível : nada será pago pelos enrocamentos excedendo de mais de um metro os perfis de execução. Os trabalhos serão dirigidos de tal modo que os nucleos de pedra fiquem expostos o menor tempo possível, sem revestimento, á acção do mar.

As camadas de enrocamento dos quebra-mares, sobre os quaes deverão ser collocados os caixões fluctuantes, serão arrazadas segundo o plano horizontal.

Esse nivelamento será obtido por meio de pedras pequenas, preenchendo os vãos dos blocos maiores. Desde que seja effectuado, serão asentados os caixões fluctuantes, afim de que a plataforma nivelada não fique, sem revestimento, exposto á acção das ondas.

A camada de enrocamento sobre a qual deverá ser applicada a fiada inferior dos blocos artificiaes das muralhas dos cães nos pontos onde a fundação não attingir a rocha, será do mesmo modo terminada muito regularmente, segundo um plano horizontal.

Fabricação e composição das argamassas

Art. 39. A argamassa de cal hydraulica do Teil será composta de 400 kilos de cal para um metro cubico de areia. A argamassa de cimento destinada ás alvenarias e rejuntamento será composta de 500 kilos de cimento para um metro cubico de areia. A argamassa destinada aos rebocos e rejuntamento da cantaria será composta de 800 kilos de cimento para um metro cubico de areia fina.

As argamassas serão fabricadas com agua do mar, com excepção das que forem destinadas aos edificios.

A mistura e a trituração dos materiaes serão effectuadas por concassores e betoneiras mecanicas. A mistura por meio de pás, enchadas ou ganchos, não será permittida sinão excepcionalmente para as pequenas quantidades.

A argamassa será empregada immediatamente e depois de fabricada. Toda a argamassa que começar a endurecer antes do emprego será recusada.

A argamassa de cimento de pega rapida e semi-lenta será composta de dous volumes de areia para um de cimento.

Será fabricada no mesmo local do emprego e em baldes ou recipientes especiaes e por empregados especiaes.

Fabrico dos concretos

Art. 40. O concreto será obtido pela mistura directa na betoneira, movida mecanicamente, da pedra quebrada, da cal e areia, nas proporções seguintes :

1^m3 de pedra quebrada ;
0^m3,500 de areia ;
200 kilos de cal hydraulica do Teil.

Para o concreto de cimento lançado na agua por meio do sino movel, e a ar comprimido, conforme o art. 49, as proporções serão ::

1^m3,00 de pedra quebrada ;
0^m3,500 de areia ;
400 kilos de cal.

A mistura será adicionada de agua do mar na proporção necessaria para obter-se um concreto de consistencia conveniente. A mistura por meio de pás ou ganchos componentes do concreto sómente será tolerada excepcionalmente para as pequenas quantidades.

Emprego do concreto

Art. 41. O concreto empregado em terra ou fóra de agua será lançado por camadas de cerca de 0^m,20 de espesura, fortemente batido por meio de soquetes manobrados a braço; a superficie superior deverá ser exactamente unida e uniforme, sendo bem preparada.

O concreto lançado na agua será immergido por camadas de 0^m,40 com auxilio de apparatus apropriados; as gomas ou « litances » serão cuidadosamente retiradas.

Alvenarias de pedra

Art. 42. As alvenarias de pedra serão executadas segundo todas as regras da arte.

Serão reservadas as melhores pedras para os paramentos e para as arestas.

Os paramentos apparentes das alvenarias de pedra serão construidos com blocos bem dispostos; as juntas serão bem traçadas.

Todas as vezes que se recommeca a execução das alvenarias, após interrupção, ter-se-ha o cuidado de limpar, de alpicoar e de lavar a alvenaria antiga; depois, para assegurar a ligação entre a alvenaria antiga e a nova, applicar-se-ha na superficie assim preparada um respaldo da mesma argamassa empregada nas alvenarias.

Para o fim de garantir as argamassas das alvenarias novas contra a lavagem pela agua do mar, em caso de submersão, revestir-se-ha a argamassa fresca com respaldo de cimento de péga rapida. Este respaldo será alpicoado cuidadosamente, quando se recommeca a execução da alvenaria.

Interpostção de grandes blocos de pedra natural nas alvenarias

Art. 43. No interior dos massiços de concreto ou de alvenaria para blocos artificiaes ou nos caixões fluctuantes poderão ser collocados blocos de pedra natural sob a condição de se ter todas as precauções necessarias para assegurar uma boa ligação entre estas pedras e a alvenaria ou concreto que a envolver.

Cantaria de grande e pequeno apparatus

Art. 44. O córte das pedras será feito de accórdio com os apparatus que serão prescriptos.

As pedras de cantaria terão como altura ao menos 0,30 e como comprimento, ao menos, uma vez e meia a altura. Os leitos serão preparados sem diferença sensível em toda a extensão. As juntas verticais, assim como as dos paramentos, vistas horizontalmente, serão de aparelho nitido e preparados sob uma extensão interior de 0,25 no mínimo a contar do paramento.

Exigir-se-ha para os paramentos que a cantaria seja de aparelhos grosseiros alpicoado a ponteiro ou de aparelho rustico. Em qualquer caso as arestas serão vivas, sem lascas ou falhas e em destaque sobre todas as faces por um lavramento de 0,025 de largura bem perpendiculares ás arestas.

O assentamento da cantaria será feito sobre um leito de argamassa excedendo por todos os lados, sem calços ou cunhas de collocação.

As juntas não deverão conter mais de 0^m.01 de espessura. Terminar-se-hão de encher por meio da colher dentada de pedreiro (jacaré).

A caldeação com argamassa de cal é interdita.

Cada fiada de cantaria será perfeitamente terminada antes do assentamento da fiada seguinte.

Depois da terminação das alvenarias, proceder-se-ha ao reboco e rejuntamento (V. art. 46).

Alvenarias de pedras seccas

Art. 45. As alvenarias de pedras seccas serão executadas, tendo as pedras as mesmas dimensões e segundo as mesmas regras para alvenaria com argamassa. As pedras serão postas em contacto pela maior face, rebatidas com martello e fortemente comprimidas umas contra as outras por meio de pedaços ou lascas de pedras rebatidas igualmente com martello nos vãos e juntas.

Reservar-se-hão para os paramentos as pedras mais regulares; esses paramentos serão executados com juntas incertas, de maneira que a maior dimensão fique no sentido da espessura. O tardo das pedras e paramentos será no mínimo de 0,35. Colocar-se-ha de dous em dous metros quadrados uma pedra de tardo maior, isto é, de 0,50 no mínimo. Escolher-se-hão para o coroamento as pedras de melhores dimensões; serão desbastadas, collocadas de maneira a apresentar em uma das faces o plano do talude e uma outra face o plano horizontal do coroamento.

Rejuntamento

Art. 46. Todos os rejuntamentos serão executados com argamassa de cimento. Para as alvenarias de pedras ordinarias se cavocarão as juntas em dous ou tres centímetros de profundidade, sendo limpas e lavadas, em seguida serão cheias de argamassa de cimento, fortemente alisada com a colher de pedreiro. Para cantaria se cavocarão as juntas em quatro centímetros de profundidade, em seguida serão as mesmas limpas e lavadas e depois de cheias de argamassa fina de cimento, que será alisada com a colher e comprimida com ferro curvo.

Construcção e immersão dos caixões fluctuantes

Art. 47. Os caixões fluctuantes de 10 a 15 metros de comprimento, cinco ou seis metros de largura, 4^m.50 de alto, como foi dito no art. 4^o, serão constituídos por uma ossatura metálica solidamente disposta e contraventada com paredes e fundos de folhas de ferro. As paredes e o fundo receberão o reforçamento de alvenaria ou concreto. O caixão assim constituído deverá fluctuar. Será conduzido e afundado sobre os enrocamentos exactamente no logar que deve occupar.

O vão entre dous caixões contiguos não excederá 0^m.50. Será cheio de concreto de cal hydraulica lançado na agua, protegido nos paramentos por saccos de concreto de cimento.

Encher-se-ha em seguida o caixão com concreto de cal hydraulica lançado na agua. A superficie superior do caixão será perfeitamente nivelada.

Construcção e immersão dos blocos artificiaes

Art. 48. Os blocos artificiaes das muralhas dos cáes serão construidos de alvenaria de pedra com argamassa de cal hydraulica do Teil ou concreto de cal hydraulica do Teil, á escolha da companhia sem differença de preços.

Os blocos destinados ao cáes de 6^m,50 terão, como foi dito no art. 6º, uma altura de 1^m,875 fruste de 1|10 em uma das faces, paramento vertical na face opposta; o comprimento delles varia de 4^m,50 no pé da muralha a 3^m,75, no coroa-mento do bloco superior a espessura será de 2^m,50. Elles medem assim um volume variavel de 18,05 a 20,60 metros cubicos.

Os blocos destinados ao cáes de 9^m,50 terão, como foi dito no art. 7º, uma altura de 1^m,75, fruste de 1|10, paramento vertical na face opposta, variando o comprimento de 6^m,20 no pé da muralha a 5^m,15 no coroa-mento do bloco superior.

A espessura será de 2^m,50, medindo assim um volume que varia de 18^m3,05 a 25^m3,35.

Serão preparados nos blocos, rasgos ou rainhuras interiores ou exteriores permittindo suspendel-os por meio de guindastes, empregando-se correntes ou hastes de ferro.

Os blocos de alvenaria serão fabricados sobre áreas cobertas de taboas de 0^m,025 de espessura no minimo, bem horizontaes e dispostos de maneira a não se deformarem com o peso dos blocos; o solo sobre o qual repousarão taboas será pré-viamente, cuidadosamente, soccado e rebatido, as arestas dos blocos artificiaes de alvenaria de pedra serão formadas por pedras esquadrejadas nas duas faces visiveis dos blocos serão rejuntadas, como foi dito no art. 46, a face superior deverá apresentar uma superficie plana horizontal.

Os blocos de concreto serão fabricados sobre áreas semelhantes no interior de caixas moldes compostas de quatro pannos desmontaveis, bastante resistentes por não se deformarem sob o peso do concreto durante a fabricacão: o modo de ligacão destes quatro pannos entre elles será combinado de tal maneira que a desligacão se opere sem choques. O concreto será fortemente comprimido no interior dos moldes como foi dito no art. 41 e a compressão será feita de modo a fazer refluir sobre as paredes verticaes e horisontaes um pouco de argamassa em excesso, permittindo que os paramentos verticaes e as superficies horizontaes sejam cobertas com uma especie de reboco.

A face superior será preparada bem horizontalmente. Os blocos ficarão dentro das caixas moldes durante o tempo necessario para que o concreto adquira um começo de solidificacão. Este tempo não será nunca inferior a 10 dias. A construcção de cada bloco não deverá soffrer interrupção.

Cada bloco será marcado desde o inicio da construcção com um numero indicando a ordem de fabrico e que permittirá inscrevel-o por esta data e pela da immersão em registros e indicadores do estado dos blocos fabricados e empregados.

Os blocos deverão ficar pelo menos tres mezes no estaleiro depois de construidos; não poderão, além disto, ser empregados sinão quando se tenha reconhecido que o concreto ou alvenaria adquirirem uma resistencia ou dureza sufficientes.

Cavas e fundações das muralhas dos cáes

Art. 49. O lugar destinado a receber as fundações das muralhas será dragado. A dragagem terminará na rocha si esta fôr encontrada a menos de dous metros abaixo da cota prevista para o pé do cáes; esta cota, sendo de 6^m,50 para os

cães pequenos e 9^m,50 para os cães maiores, a dragagem terminará no rochedo si fôr encontrado mais alto — 8^m,50 no primeiro caso e mais alto que 11^m,50 no segundo.

Para fundação quatro casos podem ser considerados:

1º caso. A rocha encontrada acima do nível do pé da muralha a uma altura tal que a demolição seja necessaria na frente da muralha.

Neste caso a demolição exterior será prolongada de 0^m,50 a 1^m,00 no logar occupado pela muralha, isto feito preparar-se-ha aos blocos artificiaes uma base de fundação, desbastando-se a rocha por meio do sino de mergulhador, segundo uma superficie em degrãos pouco mais ou menos horizontaes.

Por meio do sino de mergulhador se fará em seguida um revestimento da parede exterior da rocha, com concreto de cimento lançado em agua entre a rocha e um diaphragma para formar a paramento exterior da muralha até o nível da rocha desbastada; e em cima construir-se-ha uma alvenaria ou concreto de cimento, cuja superficie superior corresponda exactamente a uma fiada de blocos artificiaes.

2º caso. A rocha encontrada acima do pé da muralha, mas a uma altura tão fraca que a demolição adeante do cães não seja necessaria.

Neste caso o revestimento da rocha será supprimido, mas se procederá para o resto como no caso precedente.

3º caso. A rocha encontrada abaixo do pé da muralha, mas a menos de dous metros abaixo deste nível.

Neste caso a excavação descera por meio de sino de mergulhador até a rocha e esta cava assim formada será cheia até o nível do pé da muralha, com uma camada ou massiço de alvenaria de pedra ou de concreto, ambos com argamassa de cimento, massiço este que servirá de fundação aos blocos.

4º caso. A rocha encontrada a mais de dous metros abaixo do nível do pé da muralha.

Neste caso dragar-se-ha a 2^m,00 a baixo do pé da muralha de modo a obter-se uma cava, tendo no fundo, do lado do porto, 2,50 a mais de excesso sobre a largura da base da muralha e do lado de terra 1^m,50 a mais que esta mesma base; encher-se-ha em seguida esta cava com enrocamento do qual se regularizará a superficie superior com escaphandro. Para se ter em conta os recalques no caso das fundações sobre enrocamento, estes serão nivelados a 6^m,30 no caso da muralha a — 6^m,50 e a — 9^m,20 no caso da muralha a — 9^m,50. Em todo caso quando a camada superior do rochedo se encontrar em estado de decomposição, ella será retirada. Essa demolição será paga pelo preço approved como rocha, si não puder ser feita pela draga.

Em casos especiaes, ou mesmo com caracter geral, a companhia poderá propor ao Governo um processo differente para o preparo das fundações indicado nesta clausula.

Construcção das muralhas dos cães

Art. 50. Sobre a base de fundação assim obtida serão assentados os blocos artificiaes, em fiadas juxtapostas e independentes uma das outras, ou com juntas alternadas segundo as condições encontradas.

Os blocos artificiaes serão assentados por um processo que permita collocal-os exactamente no logar que elles devam occupar, podendo imprimir-lhes todos os movimentos necesarios para garantir um bom assentamento.

A tolerancia maxima para a posição de cada bloco com relação á sua posição theorica de 0^m,10 no sentido do comprimento do cães e de 0^m,05 no sentido perpendicular ao cães, no mesmo sentido, a saliencia de um bloco sobre o contiguo não poderá exceder de 0^m,05.

Prismas de enrocamentos por detraz das muralhas dos cães

Art. 51. Poderá ser collocado por detraz das muralhas de blocos artificiaes um prisma de enrocamento cujo perfil será determinado por uma largura de 1^m,00 no consamento, á cota 1^m,00 e por um talude exterior de 1^m,25 de base por 1^m,00 de altura. Este enrocamento será pago pelo preço approved.

Construcção dos muros de abrigo dos quebra-mares e alvenaria superior dos muros dos cães

Art. 52. Os numeros de abrigo dos quebra-mares exterior, Norte, e interior serão formados de partes independentes, correspondendo a cada caixão fluctuante; todavia, a solução de continuidade entre duas partes consecutivas não deverá exceder de 0,10 e para isto as alvenarias das muralhas de abrigo excederão um pouco o caixão de um lado e do outro no sentido longitudinal.

A parte superior das alvenarias dos caixões fluctuantes será apicoada, lavada e em seguida respaldada como se diz ao art. 42, antes de receber a alvenaria dos muros. A parte dos muros de abrigo executada a maré será protegida contra a lavagem pelo meio indicado no ultimo paragrapho do art. 42.

As mesmas prescripções serão applicaveis á alvenaria dos muros dos cães, coroando os blocos artificiaes.

Execução das dragagens

Art. 53. O resultado da dragagem será empregado em aterros por detraz das muralhas dos cães e do cães de saneamento. O que não for empregado em aterro será descarregado nas proximidades da ilha de Itaparica ou em outro ponto, de modo a não prejudicar a navegação.

Uma das dragas deverá poder dragar correntemente e com facilidade até uma profundidade de 13^m,00 abaixo da agua; e deverá haver igualmente um aparelho de dragagem permittindo dragar até 15^m,00 abaixo da agua para abertura da cava de fundação das muralhas dos cães de 9^m,50.

Demolição da rocha

Art. 54. A demolição da rocha será executada por minas ou por outro processo conveniente, mas de modo que não fique sobre o fundo do porto nem uma saliencia excedendo á cota fixada para esse mesmo fim.

Aterro por detraz dos cães e do cães de saneamento

Art. 55. O aterro por detraz das muralhas dos cães e do cães de saneamento procederão das dragagens das demolições das rochas do porto. Por detraz das muralhas, os aterros poderão ser feitos até a altura definitiva antes de começar a alvenaria em cima dos blocos artificiaes.

Essa alvenaria somente será feita depois, afim de que se possa corrigir o effeito dos pequenos movimentos que porventura o aterro tenha provocado na muralha de blocos artificiaes.

Travejamento metallico

Art. 56. A companhia submeterá á approvação do Governo todos os projectos do travejamento metallico para os armazens e seus accessorios, com calculos justificativos de estabilidade e cubação dos projectos.

Todos os trabalhos de ajustador, forja, perfuração e rebitagem serão feitos segundo as melhores regras da arte.

A perfuração das peças poderá se fazer com ponção ordinario, mas para espessuras superiores a oito millimetros se deverá esquadrar um millimetro, pelo menos, com uma broca em volta do furo aberto.

O diametro do ponção não deverá exceder de $1/20$ ao do rebite á que se destina. Os ferros e o aço perfurados serão completamente desbarbados dos dous lados, de tal modo que se possam applicar exactamente uns sobre os outros.

A perfuração de todas as peças repetidas varias vezes na construcção se fará mecanicamente. Para este fim o carro do furador será munido de esperas estabelecendo a distancia mathematica entre os furos. A tolerancia para abertura de um furo a outro será no maximo de oito millimetros e de dous millimetros para uma folha inteira. Fica estabelecida uma tolerancia de dous millimetros no alinhamento dos furos.

Depois de preparadas e ajustadas as peças irão ás officinas reunidas e mantidas nos logares respectivos por parafuzos e montagens do mesmo no diametro que os rebites definitivos. Os furos relativos ao mesmo rebite, nas peças superpostas, deverão corresponder a uma peça e á outra. Será concedida uma tolerancia de um millimetro a mais de excentricidade com a condição de que se faça desapparecer esta differença por broqueamentos.

Os rebites serão aquecidos em fornos.

A rebitagem nas officinas se fará por meio de machinas.

A rebitagem em logar fóra das officinas se fará tanto quanto possivel com rebitadoras mecanicas.

Não serão collocadas a mão sinão os rebites que pela disposição das peças não o possam ser á machina em condições praticas. Na rebitagem a mão a manutenção da cabeça do rebite se fará por meio de pedaços de ferro fundido, mantido por sua vez por meio de parafuzos de pressão. Todos os metaes do travejamento dos armazens e abrigos serão pintados a tres mãos e as folhas de ferro galvanizado e ondulado com duas mãos.

As obras de ferro batido ou fundido, taes como degráos de escadas, postes de amarração, tampões etc. serão executadas conforme os desenhos que forem approvados pelo Governo mediante proposta da companhia.

Todas essas peças receberão uma camada de tinta de zargão na officina e, no logar definitivo, immediatamente antes do emprego, duas mãos de coaltar.

Travejamento de madeira e carpintaria

Art. 57. Os ferros dos armazens terão as juntas de macho e femea aparelhados de um lado. Serão no travejamento de ferro por meio de parafuzos e pregos. Quando se empregar o soalho na área dos armazens, será composta de couçoeiras ou pranchões apoiados em barrotes.

As couçoeiras ou pranchões terão uma largura de $0,20$ a $0,2$, e aparelhados de um lado e assentados lado a lado, fixados aos barrotes com pregos que não deverão apparecer externamente. A madeira será do paiz e de qualidade correntemente empregada nesses diferentes usos.

Calçamento

Art. 58. O empreiteino começará por fazer preparar a fôrma segundo os perfis prescriptos; fará espalhar uma camada de areia de $0,20$ de espessura, devidamente recalçada, soccada e molhada cuidadosamente.

As pedras serão em seguida collocadas por filas direitas e iguaes, de esquadro ou obliquas sobre o eixo de calçada ou alinhamento do cães; serão assentadas por meio de um mar-

tello pesando 17 kilos de modo a não deixar entre duas pedras contiguas uma junta de 0^m,05 no maximo de largura. Serão fixadas a martello e com um soquete com o peso de 35 kilos cahindo de uma altura de 0^m,50. Depois de batidas, as pedras do calçamento deverão ter perfeita estabilidade e apresentar a superficie exactamente igual a do perfil approved; as depressões ou covas, si houver, deverão ser tiradas, bem como as pedras fendidas que deverão ser substituidas. As juntas cheias de areia, á medida da collocação das pedras, tendo-se o cuidado de completar o enchimento depois de batidas, o calçamento será, além disto, fartamente regado, durante o enchimento das juntas com areia, e depois de reconhecida a boa execução do trabalho, espalhar-se-ha sobre o calçamento uma camada de areia de 0^m,005 de espessura.

Ladrilhamento do cimento

Art. 59. Disposta regularmente a fôrma ou secção do calçamento, espalhar-se-ha uma camada de pedras britadas de 0^m,20 de espessura que será bem batida. Esta camada de pedras será coberta por uma outra camada de concreto de 0^m,12 de espessura, que será igualmente batida e sobre a qual, após a pega, se estenderá uma camada de argamassa de cimento de 0^m,03 que, por sua vez, será coberta por uma camada de cimento puro de 0^m,01.

Esta ultima parte far-se-ha por zonas de 1^m,0 a 1^m,05 de largura, separadas por intervallos iguaes que serão cheios da mesma maneira; as ligações serão marcadas por juntas abertas.

Ladrilhamento em asphalto e betume

Art. 60. O asphalto e o betume serão misturados com o cascalho nas seguintes proporções: betume, sete kilos; asphalto, 100 kilos; cascalho, 50 kilos. Para fazer o calçamento a asphalto e betume, preparar-se-ha préviamente o local, dando-se-lha a fôrma determinada e esta depois de bastante comprimida deverá ficar perfeitamente no nivel prescripto; sobre o terreno assim preparado estender-se-ha uma camada de concreto de 0^m,10, pelo menos, de espessura.

Quando o concreto tiver feito pega, se porá sobre elle uma camada de areia peneirada e pura, que será bem estendida.

Sobre esta camada de areia e com as cautelas exigidas por tal serviço derramar-se-ha a mistura de asphalto, betume e areia acima indicada, de modo a ter-se uma superficie bem regular e completamente unida, cuja espessura será determinada para caso particular.

Após a applicação dessa mistura e antes que ella esfrie jogar-se-ha sobre a superficie areia grossa bem limpa.

Calçadas empedradas

Art. 61. As calçadas empedradas apresentarão uma espessura de 0^m,20 antes da compressão. Os materiaes espalhados sem mistura alguma, nem de terra nem de areia, serão derramados com cuidado na cava e depois serão comprimidos com o cylindro.

Durante a operação empregar-se-hão agua e materiaes de aggregação necesarios para assegurar a liga dos materiaes.

Depois da composição com o cylindro espalhar-se-ha sobre a calçada uma camada de areia de 0^m,01.

Vias ferreas

Art. 62. As vias ferreas ao longo dos cáes e do cáes de saneamento serão assentadas sobre dormentes de madeira do paiz. O trilho pesará 30 kilos, será de patim e fixado no dormente por grampos apropriados, mas poderão ser empregados de peso differente, de accôrdo com os da Estrada de Ferro, com a correspondente alteração do preço.

CAPITULO IV

MODO DE AVALIAÇÃO DAS OBRAS

Preços e pagamentos

Art. 63. As diferentes obras serão pagas pelos preços de unidade constante da tabella de preços approvada, augmentados de 40 % para administração geral e despezas de organização da companhia, porcentagem esta consignada no orçamento annexo approvado nesta data. Estes preços comprehendem mão de obra e materiaes para a execução completa dos trabalhos.

Abraquem todas as despezas accessorias, todas as exigencias do serviço, inclusive as de marés e extras de qualquer natureza, com excepção dos estragos provenientes de tempestades e outros casos de força maior, salvo si ficar provado que esses estragos resultam da má execução das obras pelo empreiteiro.

Taes preços comprehendem tambem todas as despezas de compra, estabelecimento, amortização, custeio, seguro das installações e do material de qualquer natureza. Consequentemente a companhia não terá nunca direito a indemnização por perdas e avarias no seu material fluctuante e installações, ainda que esses accidentes tenham sido devidos á má condição do porto ou que elles se reproduzam no porto ou na entrada do mesmo. Estes preços comprehendem tambem as despezas do traçado e da verificação das obras, as despezas geraes e os gastos inuteis da construção.

Dragagens

Art. 64. As dragagens, em qualquer terreno, com excepção da rocha, serão pagas pelo preço da tabella, quaesquer que sejam o local e a profundidade, isto é, até 9^m,50 para excavação do porto e até o minimo previsto no art. 49 para fundação dos cáes. Esse preço incluye o transporte e o emprego do material nos aterros atrás dos cáes e do cáes saneamento ou o despejo do mar.

Quando a dureza do material a excavar for tal que reduza a menos de 50 % a produção ordinaria das dragas, verificada em areia, será pela comissão fiscal arbitrada uma porcentagem de bonificação sobre o preço da tabella. Quando os transportes se fizerem por batelões, o volume da dragagem será avaliado por meio dos batelões empregados para esse fim, cubando-se previamente. Para medir nesses batelões o cubo dos materiaes dragados servir-se-ha de uma sonda de madeira composta de uma vara, dividida em centimetros, em cuja extremidade fixar-se-ha um disco circular de madeira de 0^m,15 de diametro, lastrado com uma roda de chumbo.

Carregado o batelão, collocar-se-ha esta sonda, sem sacudil-a, em diversos pontos do batelão e quando a sonda deixar de penetrar no dragado, se notará a divisão marcada na sonda pela superficie da agua. Admittir-se-ha que o comprimento entre a parte inferior do disco e o traço da divisão da sonda attingida pela superficie da agua representa a altura da agua e que nesse ponto se acha superposta ao material dragado. Quando os transportes se fizerem directamente para os aterros por meio de bombas de recalque, ou por calhas, o volume das dragagens será calculado por meio de perfis levantados no logar do aterro antes e depois do serviço.

Extracção de rocha

Art. 65. O cubo das rochas extrahidas eventualmente será calculado por meio de perfis levantados sobre o rochedo antes

e depois do trabalho. No calculo dos cubos a pagar não se admitirá para a profundidade dos perfis mais de 0^m,30 de tolerancia. O preço de extracção da rocha, invariavel para todas as profundidades previstas e para todas as especies de pedras, será sempre o mesmo.

Comprehende elle a extracção, carga, transporte e emprego nos terraplanos, qualquer que seja o numero de baldeações necessarias.

Enrocamentos naturaes

Art. 66. Os enrocamentos naturaes serão pagos pelo seu peso real.

O preço se applica ao peso especifico do metro cubico, comprehendidos os vasilos, determinados por ambas as partes para cada categoria, por experiencias feitas sobre diversos carregamentos de batelões. Estas experiencias terão logar nos seis primeiros mezes do começo dos trabalhos. Esses pesos especificos serão revistos cada anno mediante reclamação de uma das partes.

Os enrocamentos serão pesados por meio de balanças que a companhia collocará nas pedreiras e que serão verificadas pela commissão fiscal. Os pesos mencionados nas cadernetas serão certificados por ambas as partes, isto é, por agente da companhia e por um delegado da commissão fiscal.

Qualquer duvida sobre pesadas deverá, sob pena de exclusão, ser feita antes da descarga do vehiculo que conduzir as pedras para a balança.

A companhia será obrigada a tirar, á sua custa, as pedras que cahirem accidentalmente fóra de logares fixados para os quebra-mares, salvo si a permanencia destas pedras em taes logares não fór prejudicial.

Carregamento de vehiculos para transportes

Art. 67. Os vehiculos para transportes dos materiaes serão todos numerados e tarados.

O carregamento de um vehiculo deverá ser formado exclusivamente de materiaes de uma só categoria: no caso contrario, o carregamento será classificado na categoria mais baixa do que ali estiver.

Os blocos de 1^a e 2^a categorias serão pesados isoladamente e cada vehiculo não deverá levar mais que um desses blocos.

Sobre o mesmo vehiculo irão muitos blocos de 3^a categoria, que serão pesados conjunctamente, contando-se porém o seu numero.

Carregamento de batelões — Os batelões empregados no transporte por agua sómente poderão ser carregados com uma classe de materiaes. Cada batelão será provido de tres tubos de arqueação.

A capacidade dos batelões empregados no transporte de pedras será determinada para cada um delles, por accôrdo entre a companhia e a commissão fiscal, para diversos grãos de immersão ou de calado e será revista sempre que qualquer delles soffra reparação ou reforma.

Todos os batelões carregados serão acompanhados de um boletim de carga, assignado por delegados da commissão fiscal e da companhia. Este boletim levará a indicação dos pesos dos materiaes carregados e do nivel attingido pela agua nos tubos quando os batelões estiverem vasilos e quando tiverem carga completa.

No logar em que se fizer a immersão os batelões serão recebidos por outros delegados de ambas as partes, que verificarão o peso do carregamento chegado e, no caso de divergencia entre este e o do boletim de sahida, prevalecerá o resultado dessa ultima verificação.

Proporção das categorias dos enrocamentos

Art. 68. As disposições previstas para a execução dos quebra-mares determina o emprego, em taes obras, de blocos, pedras e cascalho nas proporções seguintes:

Blocos de 1ª categoria.....	19 %
» » 2ª »	23 %
» » 3ª »	28 %
Pedras de todos os tamanhos abaixo desses.....	30

A empresa fica obrigada a realizar estas proporções o melhor possível.

Caixões fluctuantes e blocos artificiaes

Art. 69. Os preços para blocos artificiaes e para blocos artificiaes em caixões serão applicados ao numero de metros cubicos que os blocos representarem. Estes preços serão os mesmos para qualquer das duas especies de blocos e comprehendem a mão de obra em materiaes até o assentamento do bloco inteiramente acabado no local definitivo.

Não se deduzirá o vazio proveniente de ranhuras, poços ou entalhes dos blocos artificiaes necessarios para a sua collocação no local do emprego.

O enchimento das juntas entre os caixões fluctuantes, de accordo com as estipulações do art. 47, será pago pelo mesmo preço dos blocos artificiaes.

Si um caixão fluctuante ou um bloco artificial afundar antes de collocado definitivamente no local do emprego, a companhia deverá retirar-o á sua custa, salvo si a sua permanencia nesse lugar não fór prejudicial. Si um bloco artificial partir-se antes de ter sido collocado definitivamente no local do seu emprego, a companhia deverá retirar os fragmentos desse bloco á sua custa, porém poderá empregal-o nos quebra-mares como blocos naturaes pelo preço correspondente.

Concreto. Alvenaria de pedras brutas

Art. 70. Os concretos e alvenarias de pedras brutas para muros de abrigos e alvenaria superior dos muros do cães serão avaliados pelos cubos em obra, não podendo nunca exceder o perfil respectivo previamente fixado. O preço para alvenaria de pedras brutas comprehende o rejuntamento com argamassa de cimento.

Em todas as obras a companhia poderá substituir a alvenaria de pedra bruta pelo concreto, comtanto que não prejudique a solidez da obra e comtanto que aceite para o concreto o mesmo preço da alvenaria de pedra bruta.

Cantarias

Art. 71. As cantarias de grande e pequeno aparelho, isto é, aparelho grosseiro ou fino, serão pagas pelo cubo real em obra inteiramente terminada, sem augmento de preço para as partes curvas ou concavas, angulos salientes ou reentrantes. O aparelho dos paramentos visiveis, o aperfeicoamento e rejuntamento com argamassa de cimento estão incluídos no preço de cantaria.

Rebocos

Art. 72. Os rebocos são pagos pela superficie real.

Fundação dos muros dos cães

Art. 73. A dragagem, a extracção da rocha necessaria para a fundação das muralhas dos cães, assim como os enrocamentos onde forem empregados, serão pagos pelo preço da

tabella. Não se pagarão á parte as alvenarias e concretos destinados a nivelar a fundação afim de receber os blocos artificiaes, como está previsto no art. 49, nem o revestimento em concreto da parede anterior da rocha, no caso previsto no mesmo artigo; mas em compensação abonar-se-ha á companhia o valor dos blocos artificiaes até o pé do cáes, isto é, até a cota 6^m,50 para o cáes pequeno ou de cabotagem e 9^m,50 para o cáes maior dos transatlanticos. Para remunerar as despezas com o nivelamento do enrocamento por baixo das fundações das muralhas do cáes será abonada á companhia a quantia de 7\$, ouro, por metro quadrado de superficie, no coroamento, estipulado para esse enrocamento.

Calçamento e ladrilhamento

Art. 74. Os calçamentos serão por metro superficial. Os ladrilhamentos com cimento, asfalto e betume exteriores aos telheiros e armazens serão pagos pelos mesmos preços que os calçamentos. Os meios fios dos passeios de 0^m,15 de largura, 0^m,18 de altura, cerca de 0^m,40 de profundidade, serão pagos por metro linear pelo preço consignado no orçamento annexo, aprovado nesta data.

Armazens e alpendres

Art. 75. Os armazens para mercadorias e para materiaes inflammaveis, os telheiros para depositos de carvão serão pagos inteiramente terminados, por metro quadrado de superficie coberta, contando-se o comprimento e a largura respectivamente de eixo a eixo dos pilares ou paredes lateraes.

Esse preço constitue uma verdadeira empreitada *à forfait* comprehendendo a construcção e o aparelhamento e, consequentemente a armação, cobertura, alpendres, as paredes, o ladrilhamento ou soalho, as portas, as janellas e caixilhos, a armação de suporte dos trilhos para os guindastes aereos, os guindastes arcos, os giradores, as linhas ferreas e serviço interno, a pintura, etc., estão implicitamente comprehendidos no preço do metro quadrado.

Não estão incluídos nos preços da empreitada do armazem e telheiros os passeios exteriores e em volta dos mesmos armazens e telheiros.

Art. 76. Os postes de amarração *bollards*, arganéos e escadas dos muros do cáes serão pagos pelo preço da tabella. As obras seguintes serão executadas pela companhia *à forfait* pelos preços globaes do orçamento annexo, com obrigação, todavia, de serem apresentadas opportunamente á approvação dos projectos respectivos, sempre de accôrdo com o que houver de mais aperfeiçoado, a saber:

- a) dóca para o mercado;
- b) aparelhamento do porto comprehendendo:
 - guindastes;
 - vias ferreas;
 - canalização e installação electrica para illuminação dos cáes, armazens e telheiros;
- c) pharóes e boias;
- d) remoção do casco *La France*;
- e) esgoto de aguas pluviaes.

Trabalhos por administração

Si houver necessidade de fazer-se trabalhos para o Governo a Companhia deverá, si lhe fôr requisitado, fornecer os mestres e operarios necessarios, materiaes, machinas e ferramentas, conforme o pedido que lhe fôr feito. O pagamento de taes serviços será feito de accôrdo com o contracto (clausula 6^a).

Pagamentos

Art. 78. Para os fins da clausula XX do decreto n. 5.550, de 9 de junho de 1905, serão feitas mensalmente medições provisórias dos trabalhos executados no mez anterior, com assistência da commissão fiscal.

Visto. — Directoria Geral de Obras e Viação, 31 de janeiro de 1907. — *J. F. Parreiras Horta.*

DECRETO N. 6.397 — DE 1 DE MARÇO DE 1907

Abre ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas o credito de 50:000\$, para ser applicado á aquisição de um rebocador destinado aos serviços de melhoramento do porto da Bahia.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização contida no art. 34, n. I, alinea i, da lei n. 1.917, de 30 de dezembro de 1906, decreta:

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas o credito de 50:000\$, para ser applicado á aquisição de um rebocador destinado aos serviços de melhoramento do porto da Bahia.

Rio de Janeiro, 1 de março de 1907, 19° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

DECRETO N. 6.428 — DE 21 MARÇO DE 1907

Determina que na Alfandega da Bahia seja cobrada do dia 22 do corrente em diante a taxa de 2 %, ouro, a que se refere o decreto n. 6.412 do mesmo mez.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo a que, em consequencia do balanço a que se procedeu na Alfandega da Bahia e que interrompeu a regularidade dos serviços da mesma repartição, deixaram muitos despachos de ser distribuidos até o dia 19 deste mez:

Resolve que a cobrança da taxa de 2 %, ouro, estabelecida no decreto n. 6.412, de 14 do corrente mez, se torne effectiva naquella Alfandega a partir do dia 22, e não do dia 20, como determina o art. 2° do referido decreto.

Rio de Janeiro, 21 de março de 1907, 19° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

David Campista.

DECRETO N. 6.832 — DE 23 DE JANEIRO DE 1908

Approva os novos perfis-tipo para a execução dos muros do cães do porto da Bahia.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Cessionaria das Docas do Porto da Bahia, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os novos perfis para a execução dos muros do cães do referido porto em substituição.

dos que foram fixados nas especificações annexas ao decreto n. 6.350, de 31 de janeiro de 1907, na conformidade do desenho que com este baixa, rubricado pelo director geral de Obras e Viação da respectiva Secretaria de Estado.

Rio de Janeiro, 23 de janeiro de 1908, 20° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.
Miguel Calmon du Pin e Almeida.

AVISO N. 265 — DE 21 DE JULHO DE 1908

Approva o projecto de installações da Companhia do Porto da Bahia.

Ao chefe da Comissão Fiscal das Obras do Porto da Bahia — Attendendo ao que expuzestes em officio n. 31, de 30 de julho ultimo, relativamente ao projecto de aparelhamento apresentado pela companhia cessionaria das obras sob vossa fiscalização, para a construção das obras desse porto, iniciadas pela instalação da usina de electricidade alli figurada, declaro-vos, em resposta, para os devidos effeitos, que fica o mesmo projecto approvedo com as resalvas feitas no alludido officio, para as obras de instalação da referida companhia.

Saude e fraternidade. — *Miguel Calmon.*

DECRETO N. 7.068 — DE 13 DE AGOSTO DE 1908

Concede autorização á « Sociéte de Construction du Port de Bahia » para funcionar na Republica

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requeru a « Sociéte de Construction du Port de Bahia », devidamente representada, decreta :

Artigo unico. E' concedida autorização á « Sociéte de Construction du Port de Bahia » para funcionar na Republica com os estatutos que apresentou, mediante as clausulas que a este acompanham, assignadas pelo Ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, e ficando a mesma sociedade obrigada ao cumprimento das formalidades exigidas pela legislação em vigor.

Rio de Janeiro, 13 de agosto de 1908, 20° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.
Miguel Calmon du Pin e Almeida.

Clausulas que acompanham o decreto n. 7.068, desta data

I

A « Sociéte de Construction du Port de Bahia » é obrigada a ter um representante no Brazil 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 sociedade.

II

Todos os actos que praticar no Brazil ficarão sujeitos unicamente ás respectivas leis e regulamentos e á jurisdicção de seus trihunaes judicarios ou administrativos, sem que, em tempo algum, possa a referida sociedade 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 ellas se referem.

III

Fica dependente de autorização do Governo qualquer alteração que a sociedade tenha de fazer nos respectivos estatutos. Ser-lhe-ha cassada a autorização para funcionar na Republica, si infringir esta clausula.

IV

Fica entendido que a autorização é dada sem prejuizo do principio de achar-se a sociedade sujeita ás disposições do direito nacional 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 1:000\$ a 5:000\$ e, no caso de reincidencia, pela cassação da autorização concedida pelo decreto em virtude do qual baixam as presentes clausulas.

Rio de Janeiro, 13 de agosto de 1908. — *Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

AVISO N. 297 — DE 24 DE AGOSTO DE 1908

Autoriza os estudos de melhoramentos de varios rios na Bahia.

Ao chefe da Commissão Fiscal das Obras do Porto da Bahia. — Acquiessendo este Ministerio ao pedido das Intendencias Municipaes das cidades de Cachoeira, Nazareth e Santo Amaro, nesse Estado, de melhoramentos dos rios Paraguassú, Jaguaripe, Subahé e Sergipe do Conde, ficaes autorizado a proceder aos estudos de que carecerem os mesmos rios, entrando, porém, essa Commissão em accôrdo com as referidas municipalidades, quanto ás despezas do custeio dos respectivos trabalhos.

Saude e fraternidade. — *Miguel Calmon.*

DECRETO N. 7.119 — DE 17 DE SETEMBRO DE 1908

Approva a modificação do projecto das obras para o melhoramento do porto da Bahia

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Cessionaria das Obras de Melhoramentos do Porto da Bahia e tendo em vista o resultado dos estudos a que a mesma procedeu em virtude do disposto na clausula VII do decreto n. 6.350, de 31 de janeiro de 1907, decreta :

Artigo unico. Ficam modificados o projecto e orçamento para as obras de melhoramento do porto da Bahia, a que se referem os decretos ns. 6.117, de 21 de agosto de 1906, e 6.350, de 31 de janeiro de 1907, de conformidade com os documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação e observadas as clausulas seguintes, assignadas pelo Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 17 de setembro de 1908, 20º da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

Clausulas a que se refere o decreto n. 7.119, desta data

I

As obras de melhoramento do porto da Bahia, a que se referem os decretos ns. 5.550, de 6 de junho de 1905, 6.117, de 21 de agosto de 1906, e 6.350, de 31 de janeiro de 1907, serão executadas de accôrdo com os planos geraes e orçamento annexo, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, observadas as condições seguintes:

II

Em vez da doca para mercado, a que se refere a clausula II, letra c, do decreto n. 5.550, de 6 de junho de 1905, a companhia constituirá no local que for designado pelo Governo um mercado modelo, de accôrdo com o projecto que for approved pelo Governo, cujo orçamento não exceda a verba destinada á doca, nos termos do accôrdo assignado nesta Secretaria de Estado a 11 de janeiro de 1908.

III

No trecho do quebra-mar exterior, contiguo ao littoral, será construida, do lado do porto, uma plataforma de cimento armado, com 150 metros de comprimento e 15 metros de largura, destinada á atracação de navios inficionados, e um armazem para posto de desinfecção com as disposições precisas para esse mister e para accomodação da Inspectoria de Saude do Porto, dentro dos limites da verba XVIII do orçamento annexo.

IV

A companhia fará as obras necessarias para dar acesso ao posto de desinfecção mencionado na clausula antecedente, de accôrdo com o projecto annexo, devendo proceder ás desapropriações que forem necessarias.

O Governo cederá gratuitamente os terrenos e edificios de sua propriedade, cuja demolição se tornar precisa para o alludido fim.

V

Reverterão para o Governo, dos terrenos a que se refere o final da clausula IV, os que não forem utilizados para as novas ruas e dependencias do serviço do porto, e, bem assim, ser-lhe-hão cedidas, de preferencia, na área conquistada ao mar, áreas correspondentes aos terrenos de sua propriedade de que se utilizar a companhia para dependencias do seu serviço, em virtude das clausulas anteriores III e IV.

VI

A companhia construirá no local indicado na planta geral annexa um edificio destinado aos Correios, de accôrdo com o projecto approved pelo Governo, correndo as respectivas despesas por conta da indicada no n. XIX do orçamento junto.

VII

Desde a entrada sul do porto e ao longo da bacia do mesmo até a parte dragada a 10 metros, será aberto um canal com igual profundidade e largura de 200 metros, como se acha indicado na planta.

Todo o material que fôr preciso para completar o aterro entre o caés e o littoral será obtido pelo alargamento do referido canal.

VIII

A companhia apresentará, opportunamente, á approvação do Governo, os projectos completos e respectivos orçamentos de todas as obras accessorias e complementares constantes do orçamento junto, tudo dentro dos limites nelle previstos.

IX

A companhia não poderá iniciar qualquer obra, modificar o andamento dos trabalhos ou executar qualquer serviço, que tenha de ser contemplado nas medições semestraes, sem dar prévio aviso á commissão fiscal, sob pena de não serem taes despesas incluídas nas tomadas de contas.

Na mesma penalidade incorrerão os trabalhos que em tempo forem impugnados pela commissão fiscal, com recurso da companhia para o ministro.

X

Fica fixado em 26.295:101\$128, ouro, o capital maximo a empregar nas obras, comprehendendo o valor das que teem de ser executadas de conformidade com o orçamento, e a quantia de 1.600:051\$, ouro, de que trata a clausula XII, § 1º, letra a, do decreto n. 5.550, de 6 de junho de 1905.

XI

Os calculos dos preços do orçamento que se acha archivado na Secretaria de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, são baseados no cambio de 14 d. por 1\$000.

Para as despesas no exterior, ou em ouro, esses preços serão invariaveis, mas variarão proporcionalmente ao cambio médio do semestre para as despesas em papel moeda, sendo para menos, quando o cambio fôr inferior áquella taxa de 14 d. e para mais quando fôr superior.

A parte variavel não poderá exceder de trinta e cinco por cento (35 %) e será verificada na avaliação semestral do capital empregado nas obras.

XII

As obras a que se referem os planos e orçamentos, ora approvados, deverão ficar completamente concluídos até 31 de dezembro de 1913, nos termos do disposto nas clausulas V e XXIX do decreto n. 5.550, de 6 de junho de 1905.

XIII

A companhia obriga-se a constituir um representante na Bahia, com todos os poderes precisos para resolver promptamente, perante a commissão fiscal, qualquer questão technica ou administrativa, relativa ao andamento ou execução dos trabalhos.

XIV

Ficará sem effeito este decreto se o respectivo contracto não estiver assignado dentro de 30 dias da data de sua publicação.

Rio de Janeiro, 17 de setembro de 1908. — *Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

DECRETO N. 7.870 — DE 23 DE FEVEREIRO DE 1910

Approva a modificação do projecto para o cães de saneamento do porto da Bahia

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Cessionaria das Docas do Porto da Bahia, devidamente representada decreta :

Artigo unico. Fica approvada a modificação do projecto para o cães de saneamento do porto da Bahia, de accôrdo com as plantas e mais documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da respectiva Secretaria de Estado, reduzido, porém, o orçamento apresentado á importancia de 483:538\$504.

Rio de Janeiro, 23 de fevereiro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

AVISO N. 359 — DE 29 DE JULHO DE 1910

Resolve sobre tomada de contas da Companhia Cessionaria das Docas do porto da Bahia

Ao engenheiro chefe da commissão fiscal das obras do porto da Bahia — Deferindo o requerimento em que a Companhia Cessionaria das Docas do Porto da Bahia pede para ser incluída na tomada de contas do 1° semestre do corrente anno, a importancia de 365:875\$514, excluída nas tomadas de contas anteriores, em virtude do aviso n. 316, de 9 de novembro do anno proximo findo, declaro-vos, para os fins convenientes, de conformidade com as informações constantes dos vossos officios de 4 de março e 22 do corrente mez, que fica autorizada a inclusão na fórmula pedida, restringindo-se, porém, aquella importancia á de 363:510\$530, em consequencia do abatimento da quantia de 2:364\$984, apurada a mais, sobre a importancia total de 1.400:000\$, destinada, na fórmula do contracto, á aquisição do material para inicio dos trabalhos. — *Francisco Sá.*

DECRETO N. 8.184 — DE 1 DE SETEMBRO DE 1910

Approva algumas modificações nos planos das obras do porto da Bahia, a qua se referem os decretos ns. 6.350 e 7.119, de 31 de janeiro de 1907 e 17 de setembro de 1908, sem augmento da importancia total já fixada.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Cessionaria das Docas do Porto da Bahia, devidamente representada, decreta :

Artigo unico. Ficam approvadas as seguintes modificações propostas pela Companhia Cessionaria das Docas do Porto da Bahia nos planos a que se referem os decretos ns. 6.350 e 7.119, de 31 de janeiro de 1907 e 17 de setembro de 1908, sem augmento da importancia total já fixada para as respectivas obras, a saber :

1°, substituição da cal hydraulica de Teil pelo cimento de Portland, na dosagem de 450 kilos por metro cubico de areia de boa qualidade;

2ª, novo projecto de um mercado modelo, na importancia de 214:679\$000;

3ª, novo projecto de um edificio para Correio, na importancia de 244:788\$520;

4ª, construcção de um caés de cabotagem, em substituição do muro de arrimo ao sul do caés de 8ª,0, e que era destinado á atracação de navios inficionados;

5ª, augmento da doca para o mercado, segundo projecto que será opportunamente apresentado;

6ª, suppressão do dique secco, de que trata o referido decreto n. 6.350, de 1907, e cuja despeza, no valor de 2.000:000\$, ora eliminada, permite, com vantagem, os augmentos de que tratam os de ns. 2, 3 e 5 deste decreto.

Rio de Janeiro, 1 de setembro de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

Estado do Espirito Santo

Porto da Victoria

O porto da Victoria está situado a cinco milhas do mar, no fundo do estreito canal que fórma a parte sul da bahia do Espirito Santo. Encontram-se nesta dous ancoradouros, abrigados dos ventos; o interno com cerca de 45 metros de agua e o externo com profundidade ainda maior. O livre accesso ao porto é embaraçado por bancos de areia, baixios e rochas submarinas.

O seu melhoramento foi estudado em diversas épocas por profissionaes, entre elles Milnor Roberts, que, examinando o porto em 1881, indicou como sufficiente para acudir ás necessidades mais urgentes, a construcção de um mólhe em frente á capital, balisamento do canal e marcação dos recifes por meio de boias.

Em 1892, pelo decreto n. 4.173, de 17 de dezembro, foi dada á « Companhia Brasileira Torrens » concessão para as obras de melhoramento desse porto. Essas obras constariam de : caés de atracação para grandes navios, respectivo aparelhamento e accessorios ; dragagem do banco da barra e abertura de um canal convenientemente balisado até a entrada do porto em frente á cidade, com as dimensões minimas de 150 metros para a largura e 7^m,50 para a profundidade; dragagem do ancoradouro, arrazamento das rochas submarinas, etc.

Em 1894 a companhia apresentou os estudos ao Governo que os julgou insufficientes, exigindo novos, que foram apresentados e approvados pelo decreto n. 2.288, de 28 de maio de 1896, com um orçamento na importancia de 42.370:635\$097. O prazo para começo das obras foi sendo successivamente prorogado até 1903. Em 1904 a companhia pediu modificação das clausulas do contracto, afim de tornal-o exequível e apresentou novo plano das obras, que o Governo approvou pelo decreto n. 5.213, de 10 de maio de 1904. A alteração principal do projecto anterior consistia na construcção de um caés de alvenaria, acostavel nas marés minimas, por navios

de 8^m,50 de calado, na parte fronteira á cidade de Victoria, comprehendida entre o morro das Argolas e a ilha Wetzel, com o desenvolvimento de mil metros.

Em 1906, pelo decreto n. 5.951, foi a concessão transferida á «Companhia Porto da Victoria», sendo modificadas varias clausulas do contracto. Estas modificações envolviam alterações muito importantes do projecto anterior. Por esse motivo, na occasião de apresentados os estudos á approvação do Governo, em 1907, foram elles approvados pelo decreto n. 6.559, de 11 de julho com diversas clausulas e condições que não pareceram convenientes á companhia cessionaria.

Novos estudos apresentou a companhia no corrente anno, os quaes foram approvados pelo decreto n. 7.994, de 12 de maio. As modificações approvadas por esse decreto consistem principalmente no seguinte: A 1^a secção do cães terá 355 metros de extensão por 4^m,50 de altura d'agua, a montante da ponte projectada entre a cidade de Victoria e o continente, e de 275 metros com 8^m,50 de profundidade a jusante da mesma ponte. A ponte de ligação terá de comprimento 399 metros, inclusive o vão movel de 12 metros e altura livre de 2^m,96 em baixa-mar. A dragagem tanto no banco da barra como no interno é tambem modificada segundo as condições locais. O capital referente ás obras da 1^a secção ficou limitado ao maximo de 6.570:000\$741 ou £ 410.625-0-11; o da 2^a secção a 5.608:165\$832 ou £ 350.510-7-2.

As obras, segundo clausula não revogada, de contracto anterior, deviam ser iniciadas dentro de oito mezes, depois de approvados os estudos. Effectivamente o foram em 29 de junho, com o assentamento da pedra fundamental na praça Santos Dumont. Os trabalhos proseguem com actividade.

— 00 on abulda so re l'empira d'abancano n
sup p'oven abulda so re l'empira d'abancano n
202.5 .n abulda so re l'empira d'abancano n
abulda so re l'empira d'abancano n
tel ardo abulda so re l'empira d'abancano n
202.5 .n abulda so re l'empira d'abancano n
— 00 on abulda so re l'empira d'abancano n
sup p'oven abulda so re l'empira d'abancano n
202.5 .n abulda so re l'empira d'abancano n
abulda so re l'empira d'abancano n
tel ardo abulda so re l'empira d'abancano n
202.5 .n abulda so re l'empira d'abancano n
— 00 on abulda so re l'empira d'abancano n
sup p'oven abulda so re l'empira d'abancano n
202.5 .n abulda so re l'empira d'abancano n
abulda so re l'empira d'abancano n
tel ardo abulda so re l'empira d'abancano n
202.5 .n abulda so re l'empira d'abancano n

DECRETO N. 3.985 — DE 9 DE ABRIL DE 1901

Proroga por mais um anno o prazo concedido á Companhia Brasileira Torrens para inicio das obras do porto da Victoria, no Estado do Espirito Santo.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Brasileira Torrens, devidamente representada, decreta:

Artigo unico. Fica prorogado por mais um anno, a contar de 28 de maio proximo vindouro, o prazo de que tratam o decreto n. 1.173, de 17 de dezembro de 1892 e o contracto de 31 de março de 1893, concedido á Companhia Brasileira Torrens, para inicio das obras de melhoramento do porto da Victoria, no Estado do Espirito Santo.

Capital Federal, 9 de abril de 1901, 13º da Republica.

M. FERRAZ DE CAMPOS SALLES.

Alfredo Maia.

DECRETO N. 4.363 — DE 17 DE MARÇO DE 1902

Proroga por mais um anno o prazo concedido á Companhia Brasileira Torrens para inicio das obras do porto da Victoria, no Estado do Espirito Santo.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Brasileira Torrens, devidamente representada, decreta:

Art. 1.º Fica prorogado por mais um anno o prazo de que trata o decreto n. 3.985, de 9 de abril de 1901, para inicio das obras de melhoramento do porto da Victoria, no Estado do Espirito Santo.

Art. 2.º A companhia contribuirá annualmente com a quota de 15:000\$, destinada ás despezas de fiscalização das obras, logo que estas começarem.

Capital Federal, 17 de março de 1902, 14º da Republica.

M. FERRAZ DE CAMPOS SALLES.

Antonio Augusto da Silva.

DECRETO N. 5.213 — DE 10 DE MAIO DE 1904

Altera as clausulas do contracto sobre as obras do porto da Victoria.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Brasileira Torrens, concessionaria das obras de melhoramento do porto da Victoria, Estado do Espirito Santo, decreta:

Artigo unico. Ficam alteradas as clausulas do contracto celebrado com a referida companhia, em virtude do decreto n. 1.173, de 17 de dezembro de 1892, de conformidade com as que este acompanham, assignadas pelo Ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 10 de maio de 1904, 16º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

Clausulas a que se refere o decreto n. 5.213, desta data

I

As obras de melhoramento do porto da Victoria, que fazem parte do presente contracto, consistem em :

- a) construcção de um cães de alvenaria, acostavel em marés minimas por navios que tenham o calado de 8^m,5, na parte fronteira á cidade da Victoria, comprehendida entre o morro das Argolas e a ilha Wetzel, com o desenvolvimento de mil metros ;
- b) construcção de armazens e alpendres para deposito e abrigo de mercadorias ;
- c) installação deapparelhos hydraulicos ou electricos, aperfeicoados, para guindagem de cargas ;
- d) formação de terraplenos ;
- e) collocação de boias e pharóes ;
- f) assentamento de linhas ferreas, para o serviço dos armazens e, ao longo do cães, para sua ligação com as linhas das estradas de ferro, bem como de outras para o movimento dos guindastes ;
- g) dragagem do banco da barra, abrindo e mantendo um canal, convenientemente balisado, em direcção indicada pelos estudos respectivos, o qual se prolongará até á entrada do porto, em frente á cidade, com a largura minima de 150 metros e a profundidade nunca inferior a nove metros em aguas minimas ;
- h) dragagem de todo o ancoradouro comprehendido entre o cães e a cidade da Victoria, ligando-o ao canal de acesso, até á profundidade de nove metros acima referida ;
- i) construcção de obras entre a ilha do Boi e a ponta do Suá, que assegurem o maior volume possivel de agua no canal da barra ;
- j) construcção de uma ponte no logar que for indicado, ligando a cidade da Victoria ao continente e projectada, a juizo do Governo, de fórma a não embaragar, pelo menos em determinada extensão da mesma ponte, a actual navegacão.

II

Os estudos definitivos, a planta geral das obras indicando a situação da ponte, a direcção, extensão e largura do cães, edificios, vias ferreas, rampas de accesso, escadas e outras construcções serão submettidos á approvação do Governo, acompanhados dos respectivos orgamentos, especificações, memorias descriptivas e justificativas e mais detalhes necessarios á perfeita comprehensão do projecto, no todo e em suas partes, dentro de quatro mezes contados da presente data. Esta planta que será desenhada na escala de 1:1.000, abrangerá toda a zona comprehendida entre o riacho de Santa Maria e a barra, com indicação das profundidades, estado e constituição do fundo.

III

Só serão iniciadas as obras referidas na clausula I, depois de approvados pelo Governo Federal as respectivas plantas e orgamentos e seus detalhes. A companhia ministrará á fiscalizacão por parte do Governo os esclarecimentos e dados complementares, que lhe forem requisitados para a inteira comprehensão dos planos e orgamentos.

IV

Os estudos definitivos serão considerados approvados si, no prazo de tres mezes, depois de sua entrega ao engenheiro-fiscal, nada houver o Governo resolvido a respeito. Fica en-

tendido que deste prazo será descontado o tempo que tiver a concessionaria para apresentar esclarecimentos ou informações requisitadas pelo engenheiro-fiscal ou pelo Governo sobre os mesmos estudos.

Parapho unico. Taes esclarecimentos deverão ser prestados dentro do prazo razoavel, marcado pelo Governo.

V

Si o Governo negar approvação aos estudos, serão apresentados outros, dentro do prazo de tres mezes, attendendo a concessionaria ás modificações que lhe forem indicadas. Não poderá o Governo exigir alteração nas plantas modificadas conforme as suas indicações, sinão de accordo com a concessionaria, a qual poderá desde então executar as obras segundo os novos planos.

VI

O alinhamento do cães será determinado á vista dos estudos definitivos, de modo que attenda, o mais possivel, ao regimen do porto. O cães será provido de postes de amarração, arganéis, escadas de alvenaria para passageiros e escadas de ferro para as tripulações dos navios.

Será reservada ao longo do cães uma largura de 20 metros destinada ao movimento de mercadorias, e servida por linhas ferreas e pelos guindastes, seguindo-se-lhe os galpões e armazens que se estenderão longitudinalmente formando quadras cujo comprimento não excederá de 150 metros. Na parte posterior desses armazens reservar-se-ha uma outra faixa de 15 metros, destinada ao movimento dos vehiculos de transporte.

Entre uma quadra ou grupo de armazens e outra ficará uma rua de largura minima de 15 metros.

Toda a faixa occupada pelo cães, rua e armazens será calçada a parallelipedos de pedra.

No ponto mais conveniente do cães será construida uma rampa para embarque e desembarque de madeiras, materiaes de construcção e outros.

A concessionaria fará igualmente construir em logar apropriado armazens para depositos de inflammaveis, devidamente ligados ao cães pelas suas linhas ferreas de serviço.

As rochas submarinas comprehendidas na área a dragar e no canal de accesso, serão destruidas pela concessionaria dentro de cinco annos, contados da presente data. O producto dragado será, quando convenha, aproveitado no terrapleno da área conquistada ao estuario, dos alagadiços contiguos ao cães e á cidade fronteira.

VII

As obras terão começo dentro de oito mezes, contados da approvação dos estudos e deverão ficar concluidos dentro de cinco annos contados da mesma data.

§ 1.º Nenhum trecho de cães poderá ser entregue ao serviço, sem prévio consentimento do Governo, sendo que o primeiro trecho provisorio ou definitivo só poderá ser inaugurado conjuntamente, com a ponte de ligação da cidade ao continente, e depois de approvação do Governo.

§ 2.º Caso o Governo consinta, por justo motivo, a seu juizo exclusivo, que a concessionaria inaugure o primeiro trecho de cães, provisorio ou definitivo, sem estar concluida a ponte de ligação de que trata a lettra j da clausula I, marcará um prazo para a conclusão da mesma ponte, ficando, porém, entendido que, enquanto esta não for inaugurada, a concessionaria só poderá cobrar 50 % das taxas a que se refere a clausula XVIII.

VIII

A concessionaria empregará, quanto possível, material nacional, inclusive cimento, caso alguma fabrica nacional se proponha fornecer em iguaes condições de qualidade e preço, a juizo do Governo.

Dos materiaes que possuir, a concessionaria é obrigada a ceder ao Governo, pelo mesmo preço que houver custado, a quantidade que for por elle requisitada para ser empregada no porto da Victoria.

Parapho unico. De todos os materiaes serão fornecidas amostras ao engenheiro-fiscal, sempre que as requisitar para experiencia, obrigando-se a concessionaria a retirar da obra os que não forem julgados em condições de servir.

IX

A concessionaria fica obrigada a construir armazens apropriados á guarda das mercadorias, gozando esses armazens de todas as vantagens concedidas por lei aos armazens alfandegados, podendo a mesma concessionaria emitir *warrants*. Os apparatus para os serviços desses armazens, bem como para o cáes, serão movidos pela força hydraulica ou electrica.

X

A expensas suas manterá a concessionaria um systema aperfeçoado de illuminação na faixa occupada pelas novas construcções, comprehendendo pharóes e boias illuminantes nos pontos apropriados do ancoramento e do canal de accesso.

XI

A concessionaria terá o uso e gozo das obras que construir de accordo com contracto, até 31 de dezembro de 1905, de conformidade com as estipulações constantes das presentes clausulas.

XII

Findo o prazo da concessão reverterão para a União, em bom e perfeito estado de conservação, todas as obras executadas, predios, terrenos conquistados ou desapropriados, batelões, lanchas e mais accessorios do serviço do cáes e suas dependencias.

XIII

Durante o prazo da concessão é a concessionaria obrigada a manter as obras em perfeito estado de conservação, refazendo o que porventura for destruido pela acção do mar, do tempo ou por outra causa accidental, cabendo ao Governo mandar fazel-o por conta da concessionaria, quando não cumprir-se encargo, e lançando mão para isso, si necessario for, da receita do porto.

§ 1.º A ponte de que trata a letra *j* da clausula I será tambem conservada pela concessionaria dentro do prazo da presente concessão.

§ 2.º Não poderá na mesma ponte ser cobrado pedagio de especie alguma, dependendo de approvação do Governo e acquiescencia da concessionaria qualquer outra utilização da referida ponte que não o transitio publico.

§ 3.º A concessionaria poderá estabelecer na ponte uma linha ferrea para o trafego de *tramways*.

XIV

Poderá a concessionaria desapropriar, na forma da lei em vigor, as propriedades e bemfeitorias pertencentes a particulares, que se acharem em terrenos necessarios á construcção das obras e respectivos serviços.

XV

Gosará a concessionaria de isenção de direitos para os materiaes destinados á construcção e conservação das obras, nos casos previstos nas tarifas das Alfandegas em vigor.

XVI

O Governo reserva-se o direito de resgatar as propriedades da concessionaria, a partir de 1 de janeiro de 1920. O preço do resgate será fixado de modo que, reduzida a apolices da divida publica, ao par, produza uma renda equivalente a 6 % de todo o capital effectivamente empregado nellas, deduzida a amortização do mesmo na razão de 1/40 por anno de duração do contracto, sem embargo da desapropriação por utilidade publica em qualquer época.

XVII

Incorrerá a concessionaria na multa de 1:000\$ por mez de demora, até seis mezes, na apresentação dos estudos, ou no começo da construcção além dos prazos fixados nas clausulas II e VII. Em igual multa incorrerá, por mez de demora, si, depois de iniciadas, as obras forem suspensas, salvo caso de força maior, a juizo do Governo. Por mez de demora até o maximo de seis mezes, que exceder o prazo fixado na clausula VII para conclusão das obras, ficará a concessionaria sujeita á multa de 1:000\$000.

XVIII

A concessionaria terá o direito de cobrar pelos serviços prestados em virtude da presente concessão as seguintes taxas :

1.ª Pela carga e descarga de mercadorias e quaesquer generos desembarcados no porto, desde 1 até 10 réis no maximo, por kilogramma, devendo o valor da taxa a cobrar ser previamente approvedo pelo Governo.

2.ª Por dia e por metro linear de caés occupado por navio movido a vapor, 700 réis para os dous primeiros dias e 900 para os subsequentes.

3.ª Por dia e por metro linear de caés occupado por navios não movidos a vapor, 500 réis.

4.ª Por mez ou por fracção de mez e por kilogramma de mercadorias ou quaesquer generos que forem recolhidos nos armazens, 2 réis.

Igual taxa será cobrada dos objectos que, embora não recolhidos aos armazens, taes como machinismos ou peças de machina, madeiras e materiaes despachados sobre agua, permanecerem nos pateos, alpendres ou dependencias do caés, depois de 48 horas contadas do pôr do sol do dia em que forem alli depositados.

5.ª Os navios costeiros que entrarem no porto para receberem ordens, fazerem aguada ou outro qualquer fim, e não descarregarem, pagarão a taxa de 50\$, sendo a vela e de 100\$, sendo movido a vapor. Os transatlanticos em tal caso pagarão 200\$000.

São isentos de qualquer taxa os navios entrados em arribada, os que conduzirem tropas, mantimentos ou petrechos bellicos do Governo Federal, assim como as embarcações de

guerra e as que transportarem sómente immigrants para o territorio nacional. São isentas do pagamento de taxas relativas á carga e descarga as bagagens dos passageiros, assim como de taxas relativas á atracação os botes, escaleres e outras embarcações miudas de qualquer systema e os que pertencem a navios em carga e descarga no porto. Fica entendido que as taxas autorizadas a cobrar pela presente clausula só poderão ser percebidas á proporção que forem sendo utilizados os trabalhos executados pela concessionaria e uma vez preenchidas as prescripções do § 1º da clausula VII.

XIX

A concessionaria poderá estabelecer um serviço de rebouques, percebendo taxas de accordo com a tabella que será approvada pelo Governo. O producto destas será levado ao rendimento total do porto para os fins da clausula XXI.

XX

O Governo não tem responsabilidade nenhuma para com a concessionaria pela importancia total do producto das taxas autorizadas quanto á maior ou menor remuneração que dellas resulte para o capital empregado nas obras, reservando, porém, o seu direito a exigir a redução das tarifas a que se refere a clausula XXI.

XXI

As tarifas serão revistas de cinco em cinco annos pelo Governo; mas a redução das taxas só será exigivel pelo Governo quando os lucros liquidos da companhia excederem de 12 %, e depois de concluidas todas as obras no prazo determinado na clausula VII.

XXII

A concessionaria terá o direito de cobrar a taxa de armazenagem, actualmente cobrados pelas repartições fiscaes e bem assim a das capatazias da Alfandega, cujo serviço se obriga a effectuar de conformidade com os regulamentos e instrucções que o Ministro da Fazenda expedir para estabelecer as relações da concessionaria com os empregados da Alfandega. Fica expresso que não haverá dupla cobrança de taxas, devendo cessar pela Alfandega a cobrança das que passarem a pertencer a concessionaria.

XXIII

A concessionaria obriga-se a dar ao Governo, caso lhe seja exigido, em logar que lhe for indicado, o edificio necessario e apropriado á administração da Alfandega.

XXIV

A concessionaria poderá fazer todos os serviços referentes a essa concessão ou qualquer delles, por preços inferiores aos das tarifas approvadas pelo Governo, mas de modo geral e sem excepções a favor ou prejuizo de quem quer que seja. Essas baixas de preços far-se-hão effectivas com o consentimento do Governo, e depois de publicadas por annuncios affixados nos estabelecimentos da concessionaria e insertos nos jornaes. Si a concessionaria fizer serviços por preços inferiores aos das tarifas approvadas, sem preencher todas essas condições, o Governo poderá mandar applicar as mesmas reduções ás tarifas dos mesmos serviços, e os preços assim reduzidos não poderão mais ser elevados.

XXV

O serviço das mercadorias, uma vez effectuada a carga ou descarga, ficará sujeito á fiscalização da Alfandega, que dará á concessionaria as instrucções convenientes, de accordo com o regulamento respectivo. Ficará a mesma concessionaria sujeita, além disso, ás obrigações que os regulamentos fiscaes impõem aos administradores de trapiches alfandegados, nas partes em que lhe forem applicaveis pela guarda, conservação e entrega das mercadorias recebidas nos seus armazens.

XXVI

Serão embarcados e desembarcados gratuitamente nos estabelecimentos da concessionaria quaesquer sommas de dinheiro, quer pertencentes á União, quer ao Estado do Espirito Santo, as malas do Correio e bagagens dos passageiros civis e militares, assim como os immigrants e suas bagagens, correndo por conta da concessionaria o transporte destas ultimas de bordo para os vagões das vias ferreas que vierem ter ao porto da Victoria.

XXVII

Em caso de movimento de tropas poderão estas utilizar-se do cães e mais estabelecimentos da concessionaria para o embarque e desembarque, sem ficarem sujeitas ao pagamento de taxa alguma. Deve, outrosim, a concessionaria facilitar por todos os meios os serviços da União ou do Estado, dando-lhes preferencia para uso de seus apparatus do cães, sendo este serviço todavia indemnizado.

XXVIII

Para o pagamento da fiscalização do presente contracto entrará a concessionaria para o Thesouro Federal, adiantadamente, por semestres, com a quantia de 18:000\$ annuaes. Essa fiscalização e os onus a ella referentes começarão desde a presente data.

XXIX

O capital empregado nas obras será fixado annualmente em moeda nacional corrente. Para esse fim será organizada uma tabella de preços submettida á approvação do Governo, que a poderá modificar em qualquer época, tendo em vista os preços correntes do mercado.

As obras realizadas durante o anno, depois de convenientemente descriptas e medidas pelo engenheiro-fiscal, serão orçadas, applicando-se-lhes os preços da tabella approvada ou modificada. Uma vez fixado o capital correspondente, as despesas do anno respectivo não soffrerão alteração.

XXX

E' considerado renda bruta o producto das taxas cobradas pela concessionaria, bem como de quaesquer outras rendas ordinarias ou extraordinarias. Despezas de custeio, a quota de fiscalização a que se refere a clausula XXVIII, e as que forem necessarias para a administração das obras e sua conservação, sendo excluidas as despesas provenientes de accidentes, oriundos de má execução dos trabalhos de construcção, que correrão por conta da concessionaria. Renda liquida, a differença entre renda bruta e as despesas de custeio.

XXXI

Para determinação da renda liquida, bem como para os effectos da clausula XXI, annualmente e extraordinariamente, sempre que for necessario e o requisitar o engenheiro-fiscal,

serão presentes a este e ao representante do Thesouro Federal, designado pelo Ministro da Fazenda, os balancetes e mais documentos concernentes á receita e despeza.

Nestas occasiões e em livros especialmente destinados a tal fim, lavrar-se-hão actas do que se apurar, extrahindo-se tres copias, das quaes uma será enviada ao Ministerio da Industria, outra ao Ministerio da Fazenda, sendo a terceira entregue ao representante da concessionaria. Estas actas e suas cópias serão assignadas pelos representantes do Governo e da concessionaria.

XXXII

As duvidas que se suscitarem entre o Governo e a concessionaria sobre a intelligencia das clausulas do presente contracto poderão, si assim concordarem ambas as partes, ser decididas por arbitros, dos quaes um será de nomeação do Governo, outro da concessionaria, e o terceiro por accordo de ambas as partes ou sorteados dentre quatro nomes apresentados, dous por cada um dos arbitrados anteriormente nomeados.

XXXIII

A concessionaria fica sujeita, em tudo que lhe for applicavel, aos regulamentos approvados pelos decretos ns. 1.930, de 26 de abril de 1857, e 5.837, de 26 de dezembro de 1874.

XXXIV

Na época fixada para terminação desta concessão, as obras do porto e suas dependencias deverão achar-se em bom estado de conservação. Si no ultimo quinquennio da concessão a conservação das vias ferreas, edificios, obras do porto ou dragagem for descuidada, o Governo terá direito de executar aquelle serviço por conta da dita companhia.

XXXV

Pela inobservancia das clausulas da presente concessão poderão ser impostas á concessionaria, pelo engenheiro-fiscal com approvação do Governo, multas de 200\$ até 5:000\$ e o dobro na reincidencia, sendo a importancia das multas deduzida da caução de 30:000\$ que, em titulos da divida publica, depositou a concessionaria no Thesouro Federal para garantia da fiel execução do respectivo contracto antes de sua assignatura, caução que a concessionaria integralizará sempre que for preciso, sob pena de caducidade da concessão.

XXXVI

A concessionaria fará dirigir as obras por um engenheiro de reconhecida capacidade e experiencia.

XXXVII

Será considerada sem effeito a presente concessão e a concessionaria perderá a caução depositada no Thesouro Federal si deixar de assignar o respectivo contracto na Secretaria de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas, no prazo de 60 dias, contados da data da publicação deste.

XXXVIII

A rescisão do contracto será declarada de pleno direito por decreto do Governo, sem dependencia de interpellação ou acção judiciaria, em cada um dos casos seguintes:

a) Si houver demora superior a seis mezes no prazo para apresentação dos estudos ou para o começo da construcção, sem embargo da applicação das multas a que se refere a clausula XVII.

b) Si houver demora superior a seis mezes para conclusão das obras, sem embargo da applicação das multas a que se refere a mesma clausula XVII.

c) Si, depois de iniciadas as obras, fôr sua execução suspensa por prazo superior a seis mezes, sem embargo da applicação das multas a que se refere a dita clausula XVII.

d) Si a concessionaria inaugurar qualquer trecho definitivo ou provisorio de caes sem prévio consentimento do Governo.

e) Si não integralizar dentro de 30 dias, contados da notificação pelo fiscal, a caução quando desfalcada.

f) Si não pagar dentro dos primeiros 30 dias do semestre correspondente a quota de fiscalização de que trata a clausula XXVIII.

XXXIX

Verificada a rescisão nos termos da clausula XXXVIII, não será devida á concessionaria indemnização alguma, perdendo essa em favor da União a caução a que se refere a clausula XXXV. Quanto ás obras feitas, o Governo as indemnizará da seguinte fórma : tantas vezes 1/50 de 75 % do valor que para as mesmas houver sido fixado nos termos da clausula XXIX quantos annos completos faltarem para terminação do contracto.

XL

O fóro para todas as questões judiciaes. seja autora ou ré a concessionaria, será o federal.

XLI

A concessionaria, caso sua séde não seja no Brazil, obriga-se a ter na Republica um representante com plenos poderes para tratar e resolver definitivamente, perante o administrativo e judiciario brasileiros, quaesquer questões que com ella se suscitarem no paiz, podendo o dito representante ser demandado e receber citação inicial ou outras em que por direito se exija citação pessoal.

Rio de Janeiro, 10 de maio de 1904. — *Lauro Severiano Müller.*

DECRETO N. 1.469 — DE 9 DE JANEIRO DE 1906

Autoriza o Governo a abrir ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas o credito extraordinario de 250:000\$ para pagar á Companhia Brasileira Torrens a indemnização fixada no termo de 18 de dezembro de 1901, rescisorio do contracto de 18 de julho de 1890.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

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

Artigo unico. Fica o Presidente da Republica autorizado a abrir ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas o credito extraordinario de 250:000\$ para pagar á Companhia Brasileira Torrens a indemnização fixada no termo de 18 de dezembro de 1901, rescisorio do contracto de 18 de julho de 1890 ; revogadas as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 9 de janeiro de 1906, 18° da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

DECRETO N. 5.951 — DE 28 DE MARÇO DE 1906

Transfere á Companhia do Porto da Victoria, mediante condições, o contracto celebrado para a construcção das obras de melhoramento do referido porto.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Brasileira Torrens, cessionaria das obras de melhoramento do porto da Victoria, Estado do Espirito Santo, decreta :

Artigo unico. Fica transferido á Companhia do Porto da Victoria, sociedade anonyma, com sede e fóro juridico na cidade do Rio de Janeiro, o contracto celebrado em virtude do decreto n. 5.213, de 10 de maio de 1904, para execução das obras de melhoramento do porto da Victoria, Estado do Espirito Santo, substituidas, porém, as respectivas clausulas pelas que com este baixam assignadas pelo ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 28 de março de 1906, 18^a da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

Clausulas a que se refere o decreto n. 5.951, desta data

1

As obras de melhoramento do porto da Victoria, que fazem parte do presente contracto, consistem em :

a) Construcção de um caés de alvenaria, acostavel em marés minimas por navios que tenham o calado de 8^m,5, na cidade da Victoria entre o caés do Imperador ou o ponto que fór mais conveniente e o forte de S. João, com o desenvolvimento de 1.000 metros.

b) Construcção de armazens e alpendres para deposito e abrigo de mercadorias.

c) Installação deapparelhos hydraulicos ou electricos aperfeiçoados, para guindagem de cargas.

d) Formação de terraplenos.

e) Collocação de boias e pharóes.

f) Assentamento de linhas ferreas para o serviço dos armazens e ao longo do caés, para a sua ligacão com as linhas das estradas de ferro, bem como de outras para o movimento dos guindastes.

g) Dragagem do banco da barra, abrindo e mantendo um canal, convenientemente balisado, em direcção indicada pelos estudos respectivos, o qual se prolongará até a entrada do porto, em frente á cidade, com a largura minima de 100 metros e a profundidade nunca inferior a nove metros em aguas minimas.

Parapho unico. O Governo reserva-se o direito de exigir em qualquer tempo um acrescimo de largura para esse canal até 50 metros, além do minimo acima fixado, caso julgue necessario.

h) Dragagem de todo o ancoradouro comprehendido entre o continente e a cidade da Victoria, ligando-se ao canal de accesso, até a profundidade de nove metros acima referida.

i) Construcção de obras entre a ilha do Boi e a ponte do Suá, que assegurem o maior volume possivel de agua no canal da barra.

j) Construcção de uma ponte no logar que fór indicado, ligando a cidade da Victoria ao continente e projectada a juizo do Governo, de fórma a não embarçar, pelo menos em determinada extensão da mesma ponte, a actual navegacão.

II

Os estudos definitivos, a planta geral das obras indicando a situação da ponte, a direcção, extensão e largura do cães, edificios, vias-ferreas, rampas de acesso, escadas e outras construções serão submettidos á approvação do Governo, acompanhados dos respectivos organamentos, especificações, memorias descriptivas e justificativas e mais detalhes necessarios á perfeita comprehensão do projecto, no todo ou em suas partes, dentro de quatro mezes, contados da presente data. Esta planta, que será desenhada na escala de 1:1000, abrangerá toda a zona comprehendida entre o riacho de Santa Maria e a Barra com indicação das profundidades, estado e constituição do fundo.

III

Só serão iniciadas as obras referidas na clausula I depois de approvadas pelo Governo Federal as respectivas plantas e organamentos e seus detalhes. A companhia ministrará á fiscalização por parte do Governo os esclarecimentos e dados complementares, que lhe forem requisitados para inteira comprehensão dos planos e organamentos.

IV

Os estudos definitivos serão considerados approvados si, no prazo de tres mezes depois de sua entrega ao engenheiro fiscal, nada houver o Governo resolvido a respeito. Fica entendido que deste prazo será descontado o tempo que tiver a companhia para apresentar esclarecimentos ou informações requisitados pelo engenheiro fiscal ou pelo Governo sobre os mesmos estudos.

Paragrapho unico. Taes esclarecimentos deverão ser prestados dentro do prazo razoavel marcado pelo Governo.

V

Si o Governo negar approvação aos estudos, serão apresentados outros, dentro do prazo de tres mezes, attendendo a companhia ás modificações que lhe forem indicadas. Não poderá o Governo exigir alteração nas plantas modificadas conforme as suas indicações, sinão de accôrdo com a companhia, a qual poderá desde então executar as obras segundo os novos planos.

VI

O alinhamento do cães será determinado á vista dos estudos definitivos, de modo que attenda o mais possivel ao regimen do porto. O cães será provido de postes de amarração, arganéis, escadas de alvenaria para passageiros e escada de ferro para as tripulações dos navios.

Será reservada ao longo do cães uma largura de 20 metros destinada ao movimento de mercadorias e servida por linhas ferreas e pelos guindastes, seguindo-se-lhes os galpões e armazens que se estenderão longitudinalmente formando quadras cujo comprimento não excederá de 150 metros. Na parte posterior desses armazens reservar-se-ha uma outra faixa de 15 metros, destinada ao movimento dos vehiculos de transporte.

Entre uma quadra ou grupo de armazens e outra ficará uma rua de largura minima de 15 metros.

Toda a faixa occupada pelo cães, rua e armazens será calçada a parallelipedos de pedra.

No ponto mais conveniente do cães será construida uma rampa para embarque e desembarque de madeiras, materiaes de construcção e outros.

A companhia fará igualmente construir, em logar apropriado, armazens para depositos de inflammaveis, devidamente ligados ao cáes pelas suas linhas ferreas de servigo.

As rochas submarinas comprehendidas na área a dragar e no canal de accesso, serão destruidas pela companhia dentro de cinco annos, contados da presente data.

O producto dragado será, quando convenha, aproveitado no terrapleno da área conquistada ao estuario, dos alagadiços contiguos ao cáes e á cidade fronteira.

VII

As obras terão começo dentro de oito mezes, contados da approvação dos estudos e deverão ficar concluidas dentro de cinco annos, contados da mesma data.

§ 1.º Nenhum trecho de cáes pederá ser entregue ao servigo sem prévio consentimento do Governo, sendo que o primeiro trecho provisorio ou definitivo só poderá ser inaugurado conjunctamente com a ponte de ligação ao continente, e depois de approvação do Governo.

§ 2.º Caso o Governo consinta, por justo motivo, a seu juizo exclusivo, que a companhia inaugure o primeiro trecho de cáes, provisorio ou definitivo, sem estar concluida a ponte de ligação de que trata a lettra *j* da clausula I, marcará um prazo para a conclusão da mesma ponte, ficando, porém, entendido que, enquanto esta não fôr inaugurada, a companhia só poderá cobrar 50 % das taxas a que se refere a clausula XVIII.

§ 3.º Terminada a construcção dos primeiros 500 metros de cáes, os quaes a companhia obriga-se a concluir dentro de tres annos da data da approvação dos estudos, o Governo, caso verifique que o trafego do porto não requisita a construcção immediata de mais 500 metros de cáes, concederá para sua execução completa a prorrogação de prazo que julgar conveniente.

Da mesma sorte, si o desenvolvimento do trafego do porto exigir em qualquer época construcção de cáes superior aos 1.000 metros lineares de que trata a clausula I, o Governo reserva-se o direito de exigir da companhia o respectivo prolongamento, de modo que esta entregue annualmente trecho não inferior a 100 metros de extensão linear e bem assim as respectivas obras complementares, taes como armazens, etc.

VIII

A companhia empregará, quanto possivel, material nacional, inclusive cimento, caso alguma fabrica nacional se proponha fornecer em iguaes condições de qualidade e preço, a juizo do Governo.

Dos materiaes que possuir, a companhia é obrigada a ceder ao Governo, pelo mesmo preço que houver custado, a quantidade que fôr por elle requisitada para ser empregada no porto da Victoria.

Paragrapho unico. De todos os materiaes serão fornecidas amostras ao engenheiro fiscal, sempre que as requisitar para experiencia, obrigando-se a companhia a retirar da obra os que não forem julgados em condições de servir.

IX

A companhia fica obrigada a construir armazens apropriados á guarda das mercadorias, gosando esses armazens de todas as vantagens concedidas por lei aos armazens alfandegados, podendo a mesma companhia emitir *warrants*. Os aparelhos para os serviços desses armazens, bem como para o cáes, serão movidos pela força hydraulica ou electrica.

X

A expensas suas manterá a companhia um systema aperfeicoado de illuminação na faixa occupada pelas novas construcções, comprehendendo pharóes e boias illuminantes nos pontos apropriados do ancoradouro e do canal de accesso.

XI

A companhia terá o uso e gozo das obras que construir, de conformidade com as estipulações constantes das presentes clausulas, até 31 de dezembro de 1958.

XI

Findo o prazo da concessão, isto é, em 1 de janeiro de 1959, reverterão para o dominio da União, em perfeito estado de conservação, todas as obras executadas, predios, bemfeitorias, terrenos conquistados e desapropriados, officinas, batelões, lanchas e mais accessórios do serviço do cães e suas dependencias.

XIII

Durante o prazo da concessão é a companhia obrigada a manter as obras em perfeito estado de conservação, refazendo o que, porventura, fôr destruido pela acção do mar, do tempo ou por outra causa accidental, cabendo ao Governo mandar fazel-o por conta da mesma companhia, quando não cumprir esse encargo, e lançando mão para isso, si necessario fôr, da receita do porto.

§ 1.º A ponte de que trata a lettra j da clausula I será tambem conservada pela companhia dentro do prazo da presente concessão.

§ 2.º Pelo transitio nessa ponte não poderá ser cobrada taxa de especie alguma, com excepção apenas da indicada no n. 6 da clausula XVIII, dependendo de approvação do Governo e acquiescencia da companhia qualquer outra utilização da ponte que não o transitio publico.

§ 3.º A mesma ponte será projectada de fórmula a ter uma parte destinada ao estabelecimento pela companhia de uma linha ferrea de 1^m,0 de bitola para o transitio dos trens das estradas de ferro.

XIV

Poderá a companhia desapropriar, na fórmula da lei em vigor, as propriedades e bemfeitorias pertencentes a particulares que se acharem em terrenos necessarios á construcção das obras e respectivos serviços.

XV

Gosará a companhia de isenção de direito para os materiaes destinados á construcção e conservação das obras, nos termos das leis em vigor.

XVI

O Governo reserva-se o direito de resgatar as propriedades da companhia, a partir de 1 de janeiro de 1920. O prego do resgate será fixado de modo que, reduzido a apolices da divida publica, ao par, produza uma renda equivalente a 6 % de todo o capital effectivamente empregado nellas, deduzida a amor-

tização do mesmo na razão de 1/42 por anno de duração do contracto, sem embargo da desapropriação por utilidade publica em qualquer época.

XVII

Incorrerá a companhia na multa de 1:000\$, por mez de demora, até seis mezes, na apresentação dos estudos, ou no começo da construção além dos prazos fixados nas clausulas II e VII. Em igual multa incorrerá, por mez de demora, si, depois de iniciadas, as obras forem suspensas, salvo caso de força maior a juizo do Governo. Por mez de demora até o maximo de seis mezes, que exceder o prazo fixado na clausula VII para conclusão das obras, ficará a companhia sujeita á multa de 1:000\$000.

XVIII

A companhia terá o direito de cobrar pelos serviços prestados em virtude da presente concessão as seguintes taxas:

1.^a Pela carga e descarga de mercadorias e quaesquer generos desembarcados no porto, desde 1 até 10 réis, no maximo, por kilogramma, devendo o valor da taxa a cobrar ser préviamente approvedo pelo Governo.

2.^a Por dia e por metro linear de cáes occupado por navio movido a vapor, 700 réis para os dous primeiros dias e 900 réis para os subsequentes.

3.^a Por dia e por metro linear de cáes occupado por navios não movidos a vapor, 500 réis.

4.^a Por mez ou por fracção de mez e por kilogramma de mercadorias ou quaesquer generos, que forem recolhidos nos armazens, 2 réis.

Igual taxa será cobrada dos objectos que, embora não recolhidos aos armazens, taes como machinismos ou peças de machina, madeiras e materiaes despachados sobre agua, permanecerem nos pateos, alpendres ou dependencias do cáes, depois de 48 horas, contadas do pôr do sol do dia em que forem allí depositados.

5.^a Os navios costeiros que entrarem no porto para receber ordens, fazer aguada ou outro qualquer fim, e não descarregarem, pagarão a taxa de 50\$, sendo a vela, e de 100\$, sendo movidos a vapor. Os transatlanticos em taes casos pagarão 200\$000.

6.^a Por kilogramma de mercadoria que transitar pela ponte de que trata a lettra *j* da clausula I uma taxa até 3 réis, no maximo, cujo valor será tambem fixado préviamente pelo Governo.

São isentos de qualquer taxa os navios entrados em arribada, os que conduzirem tropas, mantimentos ou petrechos bellicos do Governo Federal, assim como as embarcações de guerra e as que transportarem sómente immigrantes para o territorio nacional. São isentos do pagamento de taxa relativas á carga e descarga as bagagens dos passageiros, assim como de taxas relativas á atracação os botes, escaleres e outras embarcações miudas de qualquer systema e as que pertencerem a navios em carga e descarga no porto. Fica entendido que as taxas autorizadas a cobrar pela presente clausula só poderão ser percebidas á proporção que forem sendo utilizados os trabalhos executados pela companhia, e uma vez preenchidas as prescrições do § 1.^o da clausula VII.

XIX

A companhia poderá estabelecer um serviço de reboques, percebendo taxas de accórdo com a tabella que será approveda

pelo Governo. O producto destas taxas será levado ao rendimento total do porto para os fins da clausula XXI.

XX

O Governo não tem responsabilidade nenhuma para com a companhia pela importancia total do producto das taxas autorizadas quanto á maior ou menor remuneração que dellas resulte para o capital empregado nas obras, resalvado, porém, o seu direito a exigir a redução das tarifas a que se refere a clausula XXI.

XXI

As tarifas serão revistas de cinco em cinco annos pelo Governo; mas a redução das taxas só será exigivel pelo Governo, quando os lucros liquidos da companhia excederem de 12 % e depois de concluidas todas as obras no prazo determinado na clausula VII.

XXII

A companhia terá o direito de cobrar a taxa de armazenagem actualmente cobrada pelas repartições fiscaes e bem assim a das capatazias da Alfandega, cujo serviço se obriga a effectuar de conformidade com os regulamentos e instrucções que o Ministerio da Fazenda expedir para estabelecer as relações da companhia com os empregados da Alfandega. Fica expresso que não haverá dupla cobrança de taxas, devendo cessar pela Alfandega a cobrança das que passarem a pertencer á companhia.

XXIII

A companhia obriga-se a dar ao Governo, caso lhe seja exigido, em logar que lhe fôr indicado, o edificio necessario e apropriado á administração da Alfandega.

XXVI

A companhia poderá fazer todos os serviços referentes a essa concessão ou qualquer delles, por preços inferiores aos das tarifas approvadas pelo Governo, mas de modo geral e sem excepções a favor ou prejuizo de quem quer que seja. Essas baixas de preços far-se-hão effectivas com o consentimento do Governo, e depois de publicadas por annuncios affixados nos estabelecimentos da companhia e insertos nos jornaes. Si a companhia fizer serviços por preços inferiores aos das tarifas approvadas sem preencher todas essas condições, o Governo poderá mandar applicar as mesmas reduções ás tarifas dos mesmos serviços, e os preços assim reduzidos não poderão mais ser elevados.

XXV

O serviço das mercadorias, uma vez effectuada a carga ou descarga, ficará sujeito á fiscalização da Alfandega, que dará á companhia as instrucções convenientes, de accôrdo com o regulamento respectivo. Ficar á mesma companhia sujeita, além disso, ás obrigações que os regulamentos fiscaes impõem aos administradores de trapiches alfandegados, nas partes em que lhe forem applicaveis pela guarda, conservação e entrega das mercadorias recebidas nos seus armazens.

XXVI

Serão embarcados e desembarcados gratuitamente nos estabelecimentos da companhia quaesquer sommas de dinheiro, quer pertencentes á União, quer ao Estado do Espirito Santo, as malas do Correio e bagagens dos passageiros civis e militares, assim como os immigrantes e suas bagagens, correndo por conta da companhia o transporte destas ultimas de bordo para os vagões das vias ferreas que vierem ter ao porto da Victoria.

XXVII

Em caso de movimento de tropas poderão estas utilizar-se do caés e mais estabelecimentos da companhia para o 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-lhes preferencia para o uso de seus apparatus do caés, sendo este serviço, todavia, indemnizado.

XXVIII

Para o pagamento da fiscalização do presente contracto entrará a companhia para o Thesouro Federal adiantadamente por semestre com a quantia de 18:000\$ annuaes.

XXIX

O capital empregado nas obras será fixado annualmente em moeda nacional corrente. Para esse fim será organizada uma tabella de preços submettida á approvação do Governo, que a poderá modificar em qualquer época, tendo em vista os preços correntes do mercado.

As obras realizadas durante o anno, depois de convenientemente descriptas e medidas pelo engenheiro fiscal, serão orçadas, applicando-se-lhes os preços da tabella approvada ou modificada. Uma vez fixado o capital correspondente ás despesas do anno respectivo, não soffrerá mais alteração.

XXX

São considerados: renda bruta, o producto das taxas cobradas pela companhia, bem como de quaesquer outras rendas ordinarias ou extraordinarias; despesas de custoio, a quota de fiscalização a que se refere a clausula XXVIII e as que forem necessarias para a administração das obras e sua conservação, sendo excluidas as despesas provenientes de accidentes oriundos de má execução dos trabalhos de construção, que correrão por conta da companhia; renda liquida, a differença entre a renda bruta e as despesas de custoio.

XXXI

Para determinação da renda liquida, bem como para os effeitos da clausula XXI, annualmente e extraordinariamente, sempre que fôr necessario e o requisitar o engenheiro fiscal, serão presentes a este e ao representante do Thesouro Federal, designado pelo ministro da Fazenda, os balancetes e mais documentos concernentes á receita e despeza.

Nestas occasiões e em livros especialmente destinados a tal fim lavrar-se-hão actas do que se apurar, extrahindo-se tres cópias, das quaes uma será enviada ao Ministerio da Industria, outra ao Ministerio da Fazenda, sendo a terceira en-

trague ao representante da companhia. Estas actas e suas cópias serão assignadas pelos representantes do Governo e da companhia.

XXXI

As duvidas que se suscitarem entre o Governo e a companhia sobre a intelligencia das clausulas do presente contracto poderão, si assim concordarem ambas as partes, ser decididas por arbitros, dos quaes um será de nomeação do Governo, outro da companhia e o terceiro por accôrdo de ambas as partes ou sorteado dentro de quatro nomes apresentados, dous por cada um dos arbitros anteriormente nomeados.

XXXIII

À companhia fica sujeita em tudo que lhe fôr applicavel aos regulamentos approvados pelos decretos ns. 1.930, de 26 de abril de 1857, e 5.837, de 26 de novembro de 1874.

XXXIV

Na época fixada para terminação desta concessão, as obras do porto e suas dependencias deverão achar-se em bom estado de conservação. Si no ultimo quinquennio da concessão a conservação das vias ferreas, edificios, obras do porto ou dragagem for descuidada, o Governo terá direito de executar aquelle serviço por conta da companhia.

XXXV

Pela inobservancia das clausulas da presente concessão poderão ser impostas á companhia, pelo engenheiro-fiscal com approvação do Governo, multas de 200\$ até 5:000\$ e o dobro na reincidencia, sendo a importancia das multas deduzida da caução de 30:000\$ que, em titulos da divida publica, depositou a companhia no Thesouro Federal para garantia da fiel execução do respectivo contracto antes de sua assignatura, caução que a companhia integralizará sempre que fôr preciso, sob pena de caducidade da concessão.

XXXVI

A companhia fará dirigir as obras por um engenheiro de reconhecida capacidade e experiencia.

XXXVII

Será considerada sem effeito a presente concessão e a companhia perderá a caução depositada no Thesouro Federal, si deixar de assignar o respectivo contracto na Secretaria de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, no prazo de 60 dias, contados da data da publicação deste.

XXXVIII

A rescisão do contracto será declarada de pleno direito por decreto do Governo sem dependencia de interpellação ou acção judiciaria, em cada um dos casos seguintes:

a) Si houver demora superior a seis mezes no prazo para apresentação dos estudos ou para o começo da construcção, sem embargo da applicação das multas a que se refere a clausula XVII.

b) Si houver demora superior a seis mezes para conclusão das obras, sem embargo da applicação das multas a que se refere a mesma clausula XVII.

c) Si depois de iniciadas as obras fôr sua execução suspensa por prazo superior a seis mezes, sem embargo da applicação das multas a que se refere a dita clausula XVII.

d) Si a companhia inaugurar qualquer trecho definitivo ou provisorio de cões sem prévio consentimento do Governo.

e) Si não integralizar dentro de 30 dias, contados da notificação pelo fiscal, a caução quando desfalcada.

f) Si não pagar dentro dos primeiros 30 dias do semestre correspondente a quota de fiscalização de que trata a clausula XXVIII.

XXXIX

Verificada a rescisão nos termos da clausula XXXVIII, não será devida á companhia indemnização alguma, perdendo ella em favor da União a caução a que se refere a clausula XXXV. Quanto ás obras feitas, o Governo as indemnizará da seguinte fórmula: tantas vezes $1\frac{1}{2}$ de 75 % do valor que para as mesmas houver sido fixado nos termos da clausula XXIX quantos annos completos faltarem para terminação do contracto.

XL

O fôro para todas as questões judiciais, seja autora ou ré a companhia, será o federal.

XLI

Ficam de nenhum effeito as clausulas dos contractos anteriores celebrados entre o Governo e a Companhia Brasileira Torrens para a execução das obras de melhoramento do porto da Victoria.

Rio de Janeiro, 28 de março de 1906. — *Lauro Severiano Müller*.

DECRETO N. 6.199 — DE 30 DE OUTUBRO DE 1906

Abre ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas o credito extraordinario de 250:000\$ para pagar á Companhia Brasileira Torrens a indemnização fixada no termo de 18 de dezembro de 1901, rescisorio do contracto de 18 de julho de 1890

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização contida no decreto legislativo n. 1.469, de 9 de janeiro do corrente anno, decreta:

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas o credito extraordinario de 250:000\$ para pagar á Companhia Torrens a indemnização fixada no termo de 18 de dezembro de 1901, rescisorio do contracto de 18 de julho de 1890.

Rio de Janeiro, 30 de julho de 1906, 18° da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

DECRETO N. 6.559 — DE 11 DE JULHO DE 1907

Approva os estudos definitivos e mais documentos apresentados para as obras do porto da Victoria, no Estado do Espirito Santo

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia do Porto da Victoria (1), devidamente representada, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os estudos definitivos e mais documentos, constantes das plantas e orçamento que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação, da respectiva Secretaria de Estado, para as obras do porto da Victoria, no Estado do Espirito Santo, de conformidade com as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 11 de julho de 1907, 19° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

Clausulas a que se refere o decreto n. 6.559, desta data

I

Os estudos de que trata o presente decreto ficam sujeitos ás seguintes modificações:

1.ª A 1ª secção do cães a construir na fôrma das clausulas I e VII do decreto n. 5.951, de 28 de março de 1906, constará de um trecho de 300 metros de extensão para 8^m,50 de altura de agua e de mais dous de 100 metros cada um para as alturas de 7^m,00 e de 4^m,50, respectivamente, perfazendo a extensão total de 500 metros.

Os 500 metros que formam a 2ª secção serão construidos para a altura de agua de 10^m,00.

2.ª A ponte ligando a cidade da Victoria ao continente poderá ser construida com a largura de 4^m,50, do projecto apresentado, devendo, porém, ficar na altura precisa sobre o nivel superior das aguas, ou ter um vão gyrate, si fôr indispensavel, para não embaraçar, pelo menos em determinada extensão, a actual navegação, como foi exigido na clausula I, letra j, do referido decreto.

3.ª A dragagem no banco da barra, na largura limitada de 50 metros, só será permittida com a condição de ser previamente construido o dique de concentração de vasão, e ficando, outrosim, reservado ao Governo o direito de exigir o augmento dessa largura, de perfeita conformidade com a clausula I, letra g e respectivo paragrapho do decreto n. 5.951, desde que a observação mostre, a juizo do mesmo Governo, ser por demais lento o effeito do dique sobre o banco.

4.ª O coroamento dos diques de concentração de vasão, projectados entre a ilha do Boi e a ponta do Suá, deverá ficar na cõta da maré média, de modo a permittir a entrada do maior volume de agua para o canal interno, na subida das marés.

II

Dentro do prazo de tres mezes contados da publicação deste decreto, a companhia apresentará, juntamente com os documentos que as modificações constantes da clausula precedente tornam necessarios, novo orçamento, determinando

(1) A' Companhia do Porto da Victoria foi transferida a concessão feita pelo decreto n. 1.173, e lavrado o respectivo termo na Secretaria da Industria, Viação e Obras Publicas, em 2 de agosto de 1906.

o capital máximo a empregar nas obras do porto com a indicação da importancia correspondente em dinheiro esterlino, ao cambio de 15 d. por 1\$, excluidas as verbas estranhas a essa applicação e substituida a tabella de preços dos actuaes estudos por uma outra devidamente justificada, em cuja organização deverá ter em vista os preços adoptados para a execução de obras de melhoramento de portos, cujas condições mais se approxinem das do de Victoria.

Os preços adoptados poderão ser modificados pelo Governo, de accordo com a companhia, em qualquer época, á vista das condições do mercado.

As obras realizadas durante cada semestre serão convenientemente descriptas, medidas e avaliadas pelo engenheiro-fiscal e, uma vez fixado pelo Governo o capital correspondente a esse semestre em moeda nacional, ouro, ou em dinheiro esterlino, não mais soffrerá alteração.

§ 1.º Fica entendido que a importancia das obras construidas no semestre e abandonadas, por deliberação do Governo, durante a execução dos trabalhos, deverá ser incluída nas medições do mesmo semestre.

§ 2.º As medições e a tomada de contas serão effectuadas segundo as instruções expedidas pelo Governo.

III

Ficam supprimidos, para os effectos do contracto, o n. 4 e a 1ª parte do n. 6 da clausula XVIII e, consequentemente, a excepção estabelecida no § 2º da clausula XIII do alludido decreto n. 5.951, prevalecendo, quanto á taxa de armazenagem que a companhia tem o direito de cobrar, o disposto na clausula XXII.

IV

Logo que, na conformidade da concessão, forem iniciadas as obras do porto e durante o prazo da construcção em que não houver algum trecho de cáes em trafego provisorio ou definitivo, a companhia terá direito a uma parte da taxa de 2 %, ouro, cobrada na fórmula da lei, sobre o valor da importação, necessaria para produzir 6 % ao anno do capital que semestralmente se verificar haver sido empregado nas mesmas obras.

Sendo inaugurada qualquer extensão do cáes, o que dependerá sempre de autorização prévia do Governo, serão cobradas as taxas especificadas na clausula XVIII do decreto n. 5.951, de accordo com as alterações feitas pelo presente.

Caso no fim do anno se verifique que, com a applicação dessas taxas, a renda bruta total arrecadada tenha sido inferior a seis sessenta avos (6/60) do capital empregado, diminuido da competente amortização, a companhia terá direito á parte da referida taxa de 2 %, ouro, sobre o valor da importação que se tornar necessaria para perfazer esse resultado.

Da mesma sorte se procederá depois de inauguradas todas as obras.

Esses calculos serão sempre feitos sobre a renda bruta e o valor total da importação do anno anterior, não cabendo ao Governo nenhuma responsabilidade para com a cessionaria, e vice-versa, si o producto da taxa sobre o valor da importação fôr inferior ou superior ao necessario no anno da sua applicação para o fim exposto.

V

A cessionaria terá preferencia, em igualdade de condições, desde que se apresente em concorrência publica, para execução de obras semelhantes, que durante o prazo da concessão se tornarem necessarias no porto da Victoria.

Rio de Janeiro, 11 de julho de 1907. — *Miquel Calmon du Pin e Almeida.*

DECRETO N. 7.994 — DE 12 DE MAIO DE 1910

Approva os novos estudos apresentados para as obras do porto da Victoria, no Estado do Espirito Santo

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Porto da Victoria, devidamente representada, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os novos estudos constantes das plantas, orçamentos e mais documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação, para as obras do porto da Victoria, Estado do Espirito Santo, de conformidade com as clausulas assignadas pelo ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 12 de maio de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

Clausulas a que se refere o decreto n. 7.994, desta data .

I

Os novos estudos de que trata o presente decreto, com as modificações feitas, comprehendem os seguintes trabalhos:

1.º A primeira secção do caés a construir, de que trata a clausula I do decreto n. 6.559, de 11 de julho de 1907, constará de um trecho de 355 metros de extensão para 4^{m,5} de altura de agua no baixa-mar, a montante da ponte projectada para ligar a cidade da Victoria com o continente e mais 275 metros por 8^{m,5} de profundidade em baixa-mar, a juzante da mesma ponte.

Os 500 metros restantes que formam a segunda secção serão tambem construidos para a altura de agua de 8^{m,5} em marés minimas;

2.º A ponte referida, estabelecendo a ligação da cidade da Victoria ao continente, terá o comprimento total de 399 metros, inclusive o vão movel de 12 metros com a altura livre de 2^{m,96} em baixa-mar;

3.º A dragagem do banco da barra, na extensão de 1.500 metros, com 50 metros de largura minima e 8^{m,5} de profundidade em baixa-mar, com a condição de ser previamente construido o dique de concentração de vasão, e ficando, outrossim, reservado ao Governo o direito de exigir o augmento dessa largura até 50 metros, além do minimo acima fixado, caso julgue necessario;

4.º A dragagem no banco da Victoria, na extensão de 1.260 metros, mantendo um canal de 150 metros de largura com 8^{m,5} de profundidade minima;

5.º A construcção de diques longitudinaes de correnteza, com 1.225 metros de extensão, sendo o primeiro entre a ponta do Suá e a ilha do Papagaio, com 482 metros, e o segundo entre as ilhas do Papagaio e Sururú, com 743 metros; tendo ambos a altura e largura médias de 3^{m,2} e 2^{m,5}.

II

O Governo reserva-se o direito de resgatar as propriedades da companhia em qualquer época, a partir de 1 de janeiro de 1926.

O preço do resgate será fixado de modo que, reduzido a apolices da divida publica, produza uma renda equivalente a

Portos do Estado do Rio de Janeiro

O littoral deste Estado apresenta diversos portos, cujo melhoramento tem sido adiado, devido não sómente ao seu pequeno movimento commercial e difficuldades technicas de construcção, como á proximidade do porto do Rio de Janeiro.

Em 1871-72 foram feitas concessões para melhoramento dos portos de Macahé, S. João da Barra e Imbetiba. Nenhuma dellas, porém, vingou.

Actualmente estão em estudos, por ordem do Governo, os melhoramentos a fazerem-se no canal de entrada da lagôa de Araruama, com o fim de desobstruil-o, em beneficio da exploração das salinas de Cabo Frio.

LEI N. 1.316 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1904

(Fixa a despeza para 1905)

.....
Art. 13, verba 10^a: «Obras federaes nos Estados»: ...—
Incluida a quantia de 100:000\$ para os estudos e execução das
obras necessarias ao melhoramento do ancoradouro de Cabo
Frio, á entrada da lagôa de Araruama.

LEI N. 1.453 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1905

(Fixa a despeza para 1906)

.....
Art. 14, verba 10^a: «Obras federaes nos Estados»: ...
100:000\$ para o estudo e execução das obras necessarias ao
melhoramento do ancoradouro de Cabo Frio, á entrada da lagôa
de Araruama.

.....
Art. 15. E' o Presidente da Republica autorizado:

.....
XXII. A realizar os melhoramentos do porto de Cabo Frio,
podendo despende a quantia necessaria, de accôrdo com o orça-
mento e os estudos feitos, e cobrar as taxas estabelecidas nas
leis e concessões em vigor.

LEI N. 1.617 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1906

(Fixa a despeza para 1907)

.....
Art. 35. E' o Presidente da Republica autorizado:

.....
IX. A realizar os melhoramentos do porto de Cabo Frio (1),
podendo despende a quantia necessaria, de accôrdo com o orça-
mento e os estudos feitos, e cobrar as taxas estabelecidas na
lei e concessões em vigor.

LEI N. 2.221 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1909

(Fixa a despeza para 1910)

.....
Art. 18. Fica o Presidente da Republica autorizado:

.....
XVII. A restabelecer o serviço de dragagem dos portos de
S. João da Barra e Itabapoana, no Estado do Rio de Janeiro e
rios do mesmo Estado que desaguan na bahia de Guanabara,
fazendo para esse fim a necessaria operação de credito.

(1) Por aviso de 10 de dezembro de 1909, recommendou-se á Commissão
Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro a designação
de um dos seus engenheiros que se dirija a S. Pedro d'Aldêa, no Estado do
Rio de Janeiro, afim de examinar o canal que alli existe, denominado « Mos-
sorô », em communicção com a lagôa de Araruama, e informar sobre as obras
que são precisas para a desobstrucção do mesmo canal e seu funcionamento
do modo a servir ás importantes salinas existentes naquelle municipio.

Districto Federal

Porto do Rio de Janeiro

A bahia do Rio de Janeiro que tem a circumferencia approximada de 45 milhas, mede da barra até os fundos 17 milhas por 15 na sua maior largura, formando o mais vasto ancoradouro abrigado de todo o mundo.

A barra ladeada pelas fortalezas de S. João e Santa Cruz tem de abertura cerca de 1.500 metros e a profundidade maxima de 55 metros. Para dentro a profundidade é variavel, sendo 18 a 20 metros a noroeste da fortaleza de Villegaignon, no ponto escolhido para ancoradouro dos navios de guerra e de seis a oito metros nas enseadas da Saúde e da Gambôa.

A' entrada da barra existe um banco no qual a sonda accusa de 16 até 11 metros d'agua e dentro da bahia corre um outro da fortaleza de Villegaignon á ilha das Cobras, fronteiro á cidade, com 1 e meio kilometro de extensão por 900 metros de largura. Neste sitio, em dias de resaca, o mar se agita fazendo perigar as pequenas embarcações que o frequentam entre o Arsenal de Marinha e a doca do novo Mercado. Da ilha das Cobras para dentro a bahia é inteiramente abrigada e o mar, salvo em dias de ventos excepcionaes, perfeitamente tranquillo.

Desde o meado do seculo findo se começaram a promover, com successo intermittente, melhoramentos neste porto, para attender ás necessidades sempre crescentes do seu commercio. Uma commissão de engenheiros, entre os quaes figuravam o barão de Caçapava, F. Halfeld e outros, elaborou em 1852 um projecto que não teve prosequimento. No anno seguinte o professional inglez Charles Neate organizou novo plano, para attender ás necessidades da occasião e que foi approvedo pelo Governo.

O projecto Neate consistia em um caés corrido entre o Arsenal de Marinha e o de Guerra, com tres bacias

intercaladas. A primeira secção comprehendia o trecho entre o Arsenal de Marinha e o trapiche Maxwell formando a actual dóca da Alfandega; a segunda, de menores dimensões, com rampa de descarga, é a actual dóca do Mercado Velho. A terceira parte do plano, que comprehendia o trecho restante até o Arsenal de Guerra e se destinava ao serviço de falúas e de pequenos vapores da navegação da bahia, não chegou a ser construída.

A insufficiencia desse plano determinou a necessidade de novos estudos, dos quaes foi encarregado o engenheiro Henry Law, que apresentou o seu relatório em 1858.

O projecto Law, de proporções ousadas para a epocha, consistia essencialmente no seguinte: construcção de tres quebra-mares, um entre o Arsenal de Marinha e a ilha das Cobras, outro entre esta ilha e a ilha dos Ratos, hoje ilha Fiscal, e um terceiro da ilha Fiscal ao Arsenal de Guerra. A ilha das Cobras devia ser arrasada, sendo a pedra della proveniente empregada na construcção dos quebra-mares. Para a entrada e sahida das embarcações seriam conservadas duas aberturas nos dois primeiros quebra-mares. Dentro dessa grande bacia fechada seriam construídas, sobre columnas de ferro, numerosas pontes, munidas de guindastes para a carga e descarga de mercadorias as quaes, por meio de vagonetes sobre trilhos seriam transportadas para os armazens ou depositos construídos no littoral. Essas obras eram orçadas em cerca de 16.000:000\$000.

Em 1863 o Governo concedeu a Antonio Dias de Souza Castro e José Pereira Tavares autorização para construírem um caminho sobre o mar ligando a rua da União, no Sacco do Alferes com a do Imperador, em S. Christovam, podendo elles estabelecer dócas e trapiches ao longo desse caminho. Essa concessão, que foi no anno seguinte transferida a outros, não vingou.

Alguns annos depois o engenheiro André Rebouças e a firma Stephen Busk & Comp. obtiveram uma concessão para construírem, nas enseadas da Saúde e da Gambôa dócas de importação e exportação e um estabelecimento para reparação de navios pelo systema de Edwin Clark. Essa concessão, dada pelo decreto n. 4.492, de 23 de março de 1870, tinha o prazo de 90 annos, devendo os concessionarios organizar dentro de dous annos uma companhia para levar a effeito as obras.

Os trabalhos a executar eram os seguintes:

Excavação das enseadas da Saúde e da Gambôa, para lhes dar a profundidade necessaria á fluctuação, em toda maré, de navios de calado de nove metros;

Construcção de caés e mólhes com todo o material necessario ao embarque e desembarque de passageiros e mercadorias;

Construcção de telheiros e grandes armazens para deposito de mercadorias;

Collocação do material fixo e aquisição de material movel, necessario ao serviço das dócas, nas condições das melhores de Londres.

O contracto determinava a abertura e alargamento de praças e ruas e outros melhoramentos.

Os concessionarios, encontrando difficuldade em levantar capitães necessarios á execução integral da concessão, obtiveram no anno seguinte autorização para organizarem uma companhia especial, encarregada de construir o dique do systema Edwin Clark. Pouco depois foi incorporada para explorar a outra parte do contracto a «Companhia das Dócas de D. Pedro II». Os planos definitivos foram approvados em setembro de 1871, mas no anno seguinte, a pedido da companhia, foi o projecto reduzido ao trecho comprehendido entre o Arsenal de Marinha e o predio n. 130 da rua da Saúde.

Em 1890, pelo decreto n. 849 de 11 de outubro, foi concedida á «Empreza Industrial de Melhoramentos no Brazil» a construcção de um caés de atracação entre o Arsenal de Marinha e a ponta da Chichorra e dahi á ponta do Cajú. Para essa companhia foi transferida por compra a concessão das Dócas de D. Pedro II, que passaram a formar uma das secções de suas obras.

Antes, em 1889, pelo decreto n. 10.372 de 28 de setembro, havia sido feita ao Visconde de Figueiredo a concessão para melhoramentos do porto do Rio de Janeiro pelo plano do engenheiro James Brunlees.

Essa concessão constava do seguinte:

Construcção de uma grande bacia abrigada para prestação de navios;

Um systema de caés, dentro dessa bacia, para atracamento de navios de todos os tamanhos e providos de guindastes electricos e elevadores, trilhos e desvios de estradas de ferro, para assegurar as operações de carga e descarga com a maior economia e rapidez;

Armazens e alpendres necessarios para o deposito das mercadorias;

Uma linha ferrea communicando as dócas e armazens com a estrada de ferro D. Pedro II e área de terreno, contiguo ás dócas, para construcção de edificios necessarios ao commercio.

O prazo da concessão era de 40 annos, devendo as obras ficar terminadas em oito.

Transferida á « Companhia Obras Hydraulicas no Brazil » em 1891 foi essa concessão declarada caduca em 1897. Em 1898 o Congresso revalidou-a, por uma disposição orçamentaria, sendo então transferida á « The Rio de Janeiro Harbour and Dock Company, Limited ».

Em fins de 1901 essa companhia e a « Empresa Industrial de Melhoramentos no Brazil » resolveram fundir-se sob a denominação de « Companhia Dócas do Rio de Janeiro » o que lhes foi permittido pelo decreto n. 4.228 de 6 de novembro, que consolidou as clausulas dos contractos anteriores.

Não sendo levada a effeito a fusão e tornando-se cada dia mais urgente a necessidade de dotar este porto de melhoramentos exigidos pelo seu crescente movimento commercial, o Congresso, no orçamento da despezas para 1903, autorizou o Governo a entrar em accordo com os concessionarios, cujos contractos estivessem em vigor, podendo realizar as despesas indispensaveis. A mesma lei autorizou o Governo a realizar os melhoramentos dos portos da Republica, podendo fazer as necessarias operações de credito.

Logo nos primeiros dias desse exercicio foi organizada uma commissão de notaveis engenheiros nacionaes para elaborar o projecto dos melhoramentos do porto do Rio.

Fixado o projecto definitivo, foram as concessões que estavam em vigor encampadas pelo decreto n. 4.859 de 8 de junho de 1903, para cujas despesas foi autorizada, por decreto n. 4.865 de 16 do mesmo mez, a emissão de 17.300.000\$ em apolices especiaes, garantidas pela Caixa Especial dos portos creada anteriormente.

Provido dos fundos necessarios para dar inicio á execução das obras, por um emprestimo de £8.500.000 contractado em Londres, o Governo pôl-as em concorrência, sendo contractadas em 24 de setembro com

a firma C. H. Walker & Comp., Limited, e creou a « Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro ».

O projecto adoptado comprehendia a construcção de um cáes de atracação de 3.500 metros, do Arsenal de Marinha ao prolongamento da rua de S. Christovam, com profundidade d'agua sufficiente para navios de qualquer calado e facil communicacão com a parte commercial da cidade. O cáes é continuo, salvo na parte correspondente á bocca do canal do Mangue, conservada aberta para dar escoamento ás aguas pluviaes aguas da Companhia de gaz e aos pequenos rios que nelle desembocam. No aterro entre o cáes e o littoral, conserva-se destinado ao serviço do porto uma faixa de 100 metros de largura comprehendendo tres zonas parallelas: a primeira de 25 metros, para carga, descarga e movimento pelo cáes; a segunda de 35 metros, destinada aos armazens, depositos e outras construcções e a terceira constituindo uma larga avenida de 40 metros para transitto publico. Além do aparelhamento do cáes, linhas ferreas, etc., o projecto incluia as obras do canal do Mangue, abertura da Avenida Central e outros melhoramentos, sendo tudo orçado em..... 168.216:270\$000.

As obras foram inauguradas em 29 de março de 1904. Para os effeitos da entrega das construcções, foi o cáes dividido em cinco secções de 500, 500, 800, 700 e 1.000 metros, devendo a primeira ser entregue em 30 de junho de 1906 e as outras de anno em anno, successivamente, até 1910.

O traçado primitivo foi ligeiramente modificado no decurso das obras.

Assumindo a pasta da Viação e Obras Publicas em junho de 1909 o Sr. Dr. Francisco Sá lançou as suas vistas para o aproveitamento da parte já concluida do cáes, no interesse da União e do commercio, e por edital de 27 de setembro chamou concurrencia para o arrendamento dos serviços do porto. Tendo o commercio desta Capital apresentado reclamações sobre a tabella de taxas consignada no edital e organizada de accôrdo com as disposições legislativas, foi nomeada, para estudar o assumpto, uma commissão composta de representantes do Governo e dos interessados, a qual apresentou um longo relatorio, cujas conclusões foram acceitas, sendo modificada de accôrdo com ellas a clausula respectiva

do edital e prorogado o prazo até 30 de abril do corrente anno. Recebidas as propostas, foi aceita, por mais vantajosa, a do Dr. Daniel Henninger e banqueiros Demart & Comp., com os quaes foi assignado o contracto, de accôrdo com as clausulas approvadas pelo decreto n. 8.062, de 9 de junho.

Os serviços do porto foram inaugurados solememente no dia 20 de julho. Nessa data a muralha do cáes estava concluida, na altura do capeamento, numa extensão de 2.692 metros, inclusive 20 metros correspondentes á bocca do canal do Mangue. Nessa parte a muralha, em vez de subir até o capeamento, soffreu um córte. Além dessa porção de cáes, estavam concluidos mais 280 metros até o nivel da maré média.

O paramento externo da muralha, até o nivel minimo das aguas, é de cantaria desbastada; dahi até o capeamento, de cantaria lavrada, formando almofadas. O paramento interno é de alvenaria e a parte central de enrocamento. De 25 em 25 metros são collocados na muralha fortes postes de amarração, e de 150 em 150 metros se encontram escadinhas denominadas «de marinheiro», engastadas em encalhes praticados no paramento externo do cáes, para facilitar a atracção e desembarque de pequenas embarcações. Além dessas existem duas grandes escadas de cantaria com um patamar central e dous lances lateraes para desembarque de passageiros. Os arrendatarios receberam promptos cinco armazens e 17 guindastes já collocados.

Pelo contracto as obras deveriam estar concluidas até 30 de junho do corrente anno, mas os empreiteiros obtiveram prorogação de um anno, que parece sufficiente para a sua conclusão. Até aquella data a quantia despendida com o pagamento das obras executadas montava a cerca de £ 3.440.000.

O projecto de 1903, calculado para as necessidades da occasião, não previra o grande augmento que começou a ter o commercio do porto. Verificada a insufficiencia do cáes contractado, cuidou-se com urgencia dos meios de prolongal-o. Depois de minuciosos estudos o Dr. Francisco Bicalho, director tecnico da Comissão Fiscal, apresentou um projecto de prolongamento que foi approvado pelo Governo em dezembro de 1907. Esse plano consta de tres grandes molhes de 180 metros de largura, com cáes acostaveis dos dois lados, numa

extensão de cerca de 15.800 metros, e enraizados no littoral entre o canal do Mangue e a ponta do Cajú.

Realizado esse projecto com os accessorios propostos, ficará o porto do Rio com 19.100 de cáes acostaveis em quasi toda essa extensão pelos navios de maior calado.

DECRETO N. 3.946 — DE 7 DE MARÇO DE 1904

Concede á Empreza Industrial de Melhoramentos no Brazil autorização para prolongar a Estrada de Ferro de S. Francisco Xavier ao Commercio, da estação da Mangueira ao littoral, mediante condições.

.....

Clausulas a que se refere o decreto n. 3.946, desta data

I

E' concedida á Empreza Industrial de Melhoramentos no Brazil autorização para prolongar sua estrada de ferro da estação da Mangueira ao littoral.

.....

III

A empreza obriga-se a permittir o livre percurso em suas linhas dos trens da Estrada de Ferro do Rio do Ouro até o cáes projectado do Arsenal de Marinha á Ponta do Cajú, ficando aquelles trens sujeitos unicamente ás condições regulamentares de circulação da Estrada de Ferro S. Francisco Xavier ao Commercio.

DECRETO N. 4.228 — DE 6 DE NOVEMBRO DE 1901

Autoriza a organização da Companhia Dócas do Rio de Janeiro para executar as obras das concessões feitas para melhoramento do porto do Rio de Janeiro, arrazamento do morro do Senado e aterro de pantanos e do das praias Formosa e dos Lazaros.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo á necessidade de executarem-se os melhoramentos do porto do Rio de Janeiro, e ao que requereram a Empreza Industrial de Melhoramentos no Brazil e a *Rio de Janeiro Harbour and Docks Company, Limited*, decreta:

Artigo unico. A Empreza Industrial de Melhoramentos no Brazil, incumbida das obras de melhoramentos do porto do Rio de Janeiro entre a ponta do Arsenal de Marinha e a ponta do Cajú, do arrazamento do morro do Senado e aterro de pantanos e do das praias Formosa e dos Lazaros, segundo os decretos n. 849, de 11 de outubro de 1890, e 7.181, de 8 de março, e 7.302 de 24 de maio de 1879, e suas subseqüentes alterações, e á *Rio de Janeiro Harbour and Docks Company, Limited*, cessionaria das vantagens e onus constantes do decreto n. 10.372, de 28 de setembro de 1898, fica concedida autorização para organizar uma companhia, sob a denominação — Dócas do Rio de Janeiro — para execução das obras constantes dos mencionados decretos de concessão, com os onus e vantagens nelles estipulados e pelo presente consolidados, segundo as clausulas e alterações que acompanham e os planos e orçamentos por elle approvados, e que juntos vão competentemente rubricados.

Capital Federal, 6 de novembro de 1901, 13° da Republica.

M. FERRAZ DE CAMPOS SALLES.

Alfredo Maia.

Clausulas a que se refere o decreto n. 4.228, de 6 de novembro de 1901

I

A Companhia Dócas do Rio de Janeiro terá o uso e gozo das obras de que trata o presente decreto pelo prazo de 90 annos, a contar da data da inauguração das obras, com os onus e vantagens estabelecidos pela lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869, pelo art. 7.º da lei n. 3.314, de 16 de outubro de 1886 e de 1869, pelo art. 7.º da lei n. 3.314, de 16 de outubro de 1886, e de accôrdo com as estipulações e modificações provenientes das presentes clausulas.

II

O estabelecimento das Dócas Nacionaes fica sujeito, para todos os effeitos, ao regimen deste decreto e comprehendido definitivamente nas obras da 1.ª secção, e, de accôrdo com a planta approvada, constituirá o armazem n. 5.

III

Nenhuma modificação nos planos approvados poderá ser feita sem approvação do Governo; serão, porém, as modificações propostas, consideradas approvadas, si no prazo de tres mezes depois de sua entrega na Secretaria de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas nada tiver o Governo resolvido a respeito.

IV

Fará parte dos planos approvados a planta hydrographica, já apresentada, do ancoradouro comprehendido entre o littoral a melhorar e uma linha imaginaria exterior ás ilhas das Enxadas e das Cobras, desenhada na escala de 1:1.000 e na qual as côtas do fundo vêm indicadas de modo a permittir conhecer-se o estado real dos fundos e sua constituição.

V

O alinhamento exterior da linha do cães, approvado pelo Governo, tem por objecto tanto a creação de uma extensão sufficiente de cães proprio para atracação dos paquetes transatlanticos do maior calado, como o saneamento da enseada entre a ponta da Chichorra e a do Cajú.

Para isso observar-se-ha :

1.º, em toda a extensão do alinhamento entre o Arsenal de Marinha e o dique da Saúde a existencia de altura da agua ao longo do cães nunca inferior a 7",50 nas marés baixas mínimas. Para facilitar a manobra dos navios, tanto ao atracar, como ao desatracar, será mantida por meio de dragagem a profundidade que a planta approvada indica em aguada verde. O espaço reservado a este serviço será devidamente balisado para segurança da navegação;

2.º, que o alinhamento entre o dique da Saúde e a Ponta do Cajú perturbe o menos possivel o actual regimen das marés e correntes; no Cajú o cães termine na ponta de terra firme, devendo cavar-se ou dragar-se o canal que a separa da ilha dos Ferreiros, de modo a ter-se ali em maré baixa tres metros de agua, afim de chamar a corrente de vasante para o ancoradouro de S. Bento. Em toda a extensão do mesmo alinhamento a altura de agua em maré baixa minima não deverá ser, ao longo do cães, inferior a dous metros;

3º, ao longo do cães, em toda a extensão entre o Arsenal de Marinha e a Ponta do Cajú, correrá uma faixa de 70 metros de largura. Esta faixa é destinada a armazens e galpões, guindastes, linhas ferreas, e á Avenida que será, até o canal do Mangue, calçada a parallelepipedos, tudo de conformidade com o que vem indicado na planta e orçamento approvados;

4º, a área e cães destinados á estação Maritima da Estrada de Ferro Central do Brazil ficarão situados entre o dique da Saude e a Ponta da Chichorra, de accôrdo com a planta approvada;

5º, é dispensavel que sobre toda a extensão do cães atraquem as embarcações, reservando-se, ao contrario, rampas para desembarque de madeiras e materiaes de construcção, onde fôr proposto pela companhia e approvedo pelo Governo;

6º, durante o prazo da concessão deverá o ancoradouro constante da planta hydrographica a que se refere a clausula IV ser mantido com fundos nunca menores do que, os alli indicados, creando-se para esse fim um competente serviço de dragagem;

7º, o cães será dividido em cinco secções : 1ª, da Ponta do Arsenal de Marinha á Ponta da Saude; 2ª, da Ponta da Saude á Ponta da Chichorra; 3ª, da Ponta da Chichorra ao Canal do Mangue; 4ª, do Canal do Mangue á Ponta do Cajú; de accôrdo com os typos de cães adoptados e approvedos, sob ns. 1, 2, 3 e 4; será, todavia, licito, onde as condições locais o permitirem, empregar na 2ª secção o typo n. 3. Constituirá a 5ª secção o trecho do Arsenal de Marinha á Ponta do Calabouço, mediante a obrigação de constituir a companhia a obra de abrigo necessaria á utilização do cães;

8º, o prolongamento do Canal do Mangue, a partir da Ponte dos Marinheiros, será feito por meio de dragagem, com o traçado e a largura constantes da planta approvada, devendo suas margens, em rampa, ser revestidas de accôrdo com o typo approvedo, reservada para cada lado uma faixa livre de 25 metros entre a rua Francisco Eugenio e o mar.

VI

A companhia na construcção da 1ª secção poderá preferir ao traçado indicado na planta geral approvada o que consta da variante, que igualmente é approvada.

A companhia terá, outrosim, o direito de, na 2ª secção ou em parte della, adoptar o cães de typo n. 1, mantendo ao longo do cães altura de agua em marés baixas minimas não inferior a 7^m,50 e levada a dragagem nesta profundidade até 150 metros ao largo da linha do cães.

VII

A companhia entregará, a titulo gratuito, no local constante da planta approvada a área alli indicada para a Estrada de Ferro Central do Brasil. Caso haja necessidade de augmentar-se a área da estação maritima da dita estrada de ferro, será pela companhia cedido o terreno que fôr preciso, mediante abatimento de 30 % sobre o seu valor.

VIII

A expensas suas manterá a companhia um systema aperfeiçoado de illuminação ao longo do cães e bem assim pharoletes e boias em pontos apropriados do ancoradouro.

IX

A construcção do cães, já iniciada nas proximidades da Ponta da Chichorra, proseguirá dahi em rumo ao Arsenal de Marinha e ao Canal do Mangue, podendo ser atacado simultaneamente em outros pontos, conforme, as conveniencias da construcção.

X

A companhia terá direito de estabelecer as linhas ferreas necessarias para o transporte de terras do morro do Senado, podendo atravessar em passagem inferior a Estrada de Ferro Central do Brasil, junto ao Canal do Mangue, ou em outro ponto conveniente, aproveitar as margens do mesmo canal para passagem das linhas, bem como abrir tunneis no morro do Livramento.

XI

As obras das quatro primeiras secções deverão ficar concluidas no fim de 12 annos, contados da data da sua inauguração, 25 de agosto de 1900.

XII

Os armazens e estabelecimentos da companhia gosarão durante o prazo da concessão, como se dá com os da Companhia Docas de Santos, de todas as vantagens e favores concedidos por lei aos armazens alfandegados e entrepostos, e com o direito de receber todas e quaesquer mercadorias, podendo a companhia emitir *warrants*, sujeitando-se aos regulamentos que para tal fim forem expedidos.

Outrosim, o Governo obriga-se a não renovar as actuaes cartas de alfandegamentos e a não conceder outras, depois de executada a 2ª secção do cães, ou qualquer dos dois trechos da 1ª secção : entre o Arsenal de Marinha e as Docas Nacionaes, ou entre estas e o Dique da Saude.

XIII

O Governo não poderá incumbir a outrem que não á companhia do serviço das capatazias e armazenagens da Alfandega, expedindo para isso regulamentos analogos aos que vigoram para a Companhia Docas de Santos.

XIV

Si o Governo não preferir dar aos armazens e dependencias da Alfandega da Capital Federal destino diverso do serviço do porto, a companhia, durante o prazo da concessão, terá direito ao uso e gozo das respectivas docas e cães com seus armazens e dependencias, mediante pagamento ao Governo da quantia annual que fôr conveneionada, devendo a companhia prolongar o dito cães até a ponta do Calabouço e executar as obras maritimas de abrigo ahí necessarias, levado o custo de todas essas obras á conta do capital. A companhia só entrará no gozo do referido direito, em relação aos armazens e dependencias da Alfandega, quando tiver construido as obras de abrigo exigidas para utilização do respectivo cães, o que fará logo que as obras entre o Arsenal de Marinha e a Ponta da Chichorra forem insufficientes ao serviço do porto, sendo, a contar de então, fixado para execução dessas obras o prazo de oito annos.

XV

Pelos serviços prestados pela companhia, cobrará esta as taxas estabelecidas, para os mesmos serviços e por identicos motivos, para a Companhia Docas de Santos, observados os regulamentos que para elles vigoram.

XVI

Além dessas taxas a companhia perceberá, a partir de 1 de janeiro de 1902, durante o maximo prazo de 40 annos, uma taxa nunca inferior de dous por cento (2 %) em referencia ao valor da importação, de accordo com o art. 7º, paragrapho unico, n. 4, da lei n. 3.314, de 16 de outubro de 1886. Esta taxa será arrecadada directamente pela União e calculada de maneira que, adicionada ás taxas a que se refere a lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869, não exceda o necessario para pagamento da despeza com a fiscalização por parte do Governo, do juro correspondente ao capital empregado nas obras, á razão de seis por cento (6 %) ao anno e da respectiva amortização no maximo prazo de 68 annos, e, finalmente, das despezas de conservação das obras e custeio dos serviços a cargo da companhia.

Esses juros de seis por cento (6 %) ao anno serão calculados semestralmente em relação ao capital effectivamente empregado nas obras executadas, de conformidade com o presente decreto. A cobrança da taxa até dous por cento (2 %) em referencia ao valor da importação cessará sempre que as taxas de que trata a lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869, forem sufficientes para fazer o serviço com as despezas e juros de seis por cento (6 %) acima referidos, ficando neste caso a limitação dos lucros líquidos unicamente adstricta ao disposto no § 5º do art. 1º daquella lei.

XVII

A Alfandega não dará livre pratica a nenhuma embarcação sem que esta prove estar quite com a companhia pelo pagamento das taxas acima mencionadas, nem livre transito a qualquer mercadoria que não tenha satisfeito as taxas devidas.

XVIII

Fica expresso que não haverá dupla cobrança de taxas, cessando pela Alfandega a cobrança das que pertencem á companhia.

XIX

O Governo dará á companhia, por meio das autoridades federaes, toda a protecção compativel com as leis, afim de que possa ella arrecadar as taxas estabelecidas e para que sejam respeitadas os guardas e empregados encarregados de velar pela observancia de seus regulamentos e manter a policia dos cáes, docas e estabelecimentos da companhia.

XX

A companhia terá o direito de desapropriar, na fórma do decreto n. 1.664, de 27 de outubro de 1855, as propriedades e benfeitorias que se acharem em terrenos necessarios á construção das obras, observando em tudo mais a lei geral para desapropriação n. 353, de 12 de julho de 1845.

XXI

A companhia durante o prazo da concessão terá o uso e gozo dos terrenos de marinhás, accrescidos e accrescidos de accrescidos ainda não concedidos a particulares, dos desapropriados e dos que adquirir por compra, comprehendidos na concessão e no plano geral das obras, e incluídos os da ilha das Cobras, já concedidos.

XXII

A companhia, de accôrdo com o Governo, poderá arrendar ou vender o dominio util dos terrenos de marinhas, accrescidos, accrescidos de accrescidos e a parte dos desapropriados ou adquiridos por compra, que não forem necessarios aos serviços do porto, sendo o producto do arrendamento reunido ao das taxas de que trata a clausula XV e o producto da venda levado á conta de amortização do capital.

XXIII

Durante o prazo da concessão será a companhia obrigada a manter as obras do porto e do ancoradouro em perfeito estado de conservação, cabendo ao Governo mandar proceder a reparações por conta da companhia, caso não seja cumprido esse encargo, lançando mão, si necessario fór, da receita do porto. E' igualmente obrigada a manter a profundidade exigida, segundo as plantas approvadas, quer ao longo do cães, quer no ancoradouro.

XXIV

Gosará a companhia, durante todo o prazo da concessão, de isenção de direitos para todos os machinismos, materiaes e combustivel necessarios á execução, custeio e conservação das obras e serviços a seu cargo.

XXV

Sendo federaes os serviços que por esta concessão ficam incumbidos á companhia, gosa ella de isenção de quaesquer impostos que não os federaes, dos quaes igualmente fica isenta.

XXVI

A companhia poderá, emquanto não estiver concluido o trecho entre a ponta do Arsenal de Marinha e a da Chiehorra, explorar os trapiches de sua propriedade e os que venha a desapropriar, de accôrdo com as taxas estabelecidas pela Nova Consolidação das Leis das Alfandegas.

As receitas provenientes desta exploração serão computadas para a renda do capital, conforme estabelece a clausula XVI.

XXVII

A companhia terá preferencia para execução de obras semelhantes que durante o prazo desta concessão se tornem necessarias no porto do Rio de Janeiro.

Terá, outrosim, preferencia, em igualdade de condições, a companhia para a aquisição dos terrenos e propriedades do Arsenal de Marinha afim de utilisal-os aos fins desta concessão, caso o Governo venha a resolver mudal-o.

XXVIII

Serão embarcados e desembarcados gratuitamente nos estabelecimentos da companhia quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao Estado, as malas do Correio e as bagagens dos passageiros, assim como os immigrants e suas bagagens, correndo por conta da companhia o transporte destes ultimos de bordo para os vagões das estradas de ferro.

XXIX

Em caso de movimento de tropas poderão estas utilizar-se do cães e mais estabelecimentos do porto para seu embarque e desembarque sem ficarem sujeitas a taxa alguma. A companhia deverá outrossim facilitar por todos os meios o serviço do Estado, dando-lhe preferencia sobre qualquer outro, sendo este serviço, no emtanto, indemnizado.

XXX

A companhia dará preferencia á Estrada de Ferro Central do Brazil para atracação, embarque e desembarque de material destinado á mesma estrada, garantindo-lhe ao longo do cães espaço sufficiente para atracação de tres navios transatlanticos.

XXXI

Para o trafego mutuo com a Estrada de Ferro Central do Brazil construirá a companhia uma linha dupla de 1^m,60 de bitola, cujo traçado consta da planta approvada, servindo de base para esse serviço o accôrdo celebrado entre a Companhia Docas de Santos e a *S. Paulo Railway Company*, approvado pelo Governo em 24 de agosto de 1893.

XXXII

A companhia cederá na Praia Formosa uma faixa de 10 metros de largura, parallela e contigua á Estrada de Ferro Central do Brazil, para uso desta, entre a rua Figueira de Mello e o limite dos terrenos da mesma estrada na pedreira de São Diogo, assim como uma faixa de 20 metros de largura, desde aquella estrada no antigo Matadouro até a Avenida do Cães, de accôrdo com o que vem figurado na planta.

XXXIII

A companhia fica obrigada a estabelecer com as Estradas de Ferro Melhoramentos no Brazil e do Rio do Ouro, nas mesmas condições estipuladas pela clausula XXXI, trafego e percurso mutuo nas vias ferreas do cães.

XXXIV

O Governo fará entrega da ilha de Santa Barbara á companhia, mediante arrendamento, afim de ser utilizada para qualquer fim do serviço do porto.

XXXV

O Arsenal de Guerra e a Intendencia da Guerra terão o direito de fazer os seus serviços de atracação, carga e descarga, na parte que lhes é fronteira sobre o mar, na enseada do Cajú, independente de cobrança por parte da companhia das taxas a ella concedidas para remuneração dos serviços de cães.

XXXVI

A companhia é autorizada a prolongar as suas linhas ferreas em tunnel sob o morro de S. Bento até os armazens da Alfandega.

XXXVII

A companhia poderá, em vez de ponte sobre o dique da Saude, fazer a ligação das suas linhas ferreas e da Avenida pör meio de um tunnel sob o morro da Saude.

XXXVIII

A companhia poderá construir ou adquirir um ou mais diques destinados a reparações de navios e outras embarcações, sendo o custo levado á conta do capital, depois de devidamente justificado e approvedo pelo Governo.

XXXIX

O Governo reserva-se o direito de resgatar as obras, na fórma do art. 1º, § 9º, da lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869.

XL

As taxas fixadas na clausula XV serão revistas pelo Governo de cinco em cinco annos; mas a redução geral das taxas só poderá ter logar quando os lucros liquidos da companhia excederem a doze por cento (12 %).

XLI

A companhia deverá formar um fundo de amortização por meio de quotas deduzidas da renda bruta e calculadas de modo a reproduzir o capital no fim do prazo da concessão. A formação desse fundo de autorização principiará, no mais tardar, 10 annos depois de concluidas as obras.

XLII

O Governo terá um ou mais fiscaes junto á companhia, a qual para este fim entrará adiantadamente e por semestres no Thesouro Nacional com a quantia correspondente a trinta contos de réis (30:000\$) annualmente.

XLIII

Para o computo do capital sobre o qual se deverá contar a renda, sempre que fór necessario e o requisite o engenheiro fiscal, serão presentes a este e ao representante do Thesouro Nacional, designado pelo Ministerio da Fazenda, os balancetes e mais documentos concernentes á receita e á despeza.

XLIV

As questões que se suscitarem entre o Governo e a companhia serão decididas por arbitramento, na fórma do § 13, do art. 1º, da lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869.

XLV

A companhia não poderá alienar a presente concessão sem prévia autorização do Governo. Si a transferencia for feita a empreza estrangeira, terá esta representante legal no Brazil para tratar directamente quer com o Governo quer com os particulares.

XLVI

No caso de transferencia a uma empreza estrangeira, a companhia fica autorizada a desmembrar da concessão a parte propriamente commercial, constante do caes comprehendido entre o Arsenal de Marinha e a Ponta da Chichorra, obras annexas da ilha de Santa Barbara, caes da Alfandega e seu prolongamento até a Ponta do Calabouço, com todos os favores e onus correspondentes, ficando a cargo da actual com-

panhia a execução das obras restantes da Ponta da Chichorra à Ponta do Cajú. Neste caso, poderá terminar a 4ª secção no prolongamento da rua de S. Christovam; sendo então licito ao Governo, dahi á Ponta do Cajú, fazer concessão de terrenos de marinhãs, aceresidos, com obrigação, porém, de ser construído cães na linha geral do projecto approved e até ella ser levado o aterro correspondente.

XLVII

A companhia obriga-se a construir gratuitamente, no porto indicado na planta approved, um edificio para capitania do porto.

XLVIII

Na fixação do capital da companhia serão incluídas as importancias das desapropriações e as correspondentes ás propriedades, obras, estudos e material ora existentes pelo seu justo valor, determinado este por avaliação em caso de falta de prova. Para o computo das obras a executar servirão as tabellas de preços e orçamentos approved.

XLIX

Findo o prazo da concessão, reverterão para a União não só as obras de cães e a faixa de terreno de que trata a clausula V, como os armazens, linhas ferreas, guindastes, material fixo e rodante e bem assim a ilha de Santa Barbara e diques a que se referem as clausulas XXXIV e XXXIX.

L

Pela inobservancia das clausulas da presente concessão, poderão ser impostas á companhia multas desde 200\$ até 5:000\$ e o dobro na reincidencia, sendo a importancia das multas deduzida da caução de 100:000\$ em titulos da divida publica, que se acha depositada no Thesouro Nacional para garantia da fiel execução do respectivo contracto. Na hypothese da clausula XLVI a empresa estrangeira, que tomar a si a parte propriamente commercial, ficará sujeita a uma caução de 100:000\$ e para garantia da execução do cães sanitario entre a Ponta da Chichorra e a do Cajú, ficará reduzida a caução da companhia a 50:000\$000.

LI

A companhia fica sujeita á multa de 5:000\$ por mez que exceder o prazo fixado para a conclusão das obras e á pena de caducidade, si o excesso do prazo fôr superior a tres annos. A caducidade importará na perda de uso e gozo da concessão em todas as suas partes e com relação a todos e quaesquer favores inherentes, assim como do cães construído e de todas as obras comprehendidas na faixa reversivel de 70 metros de largura, das quaes o Governo terá o direito de apropriar-se mediante pagamento do seu custo, fixado no computo do capital, sendo o pagamento feito em apolices da divida publica ou em titulos emitidos pelo Governo para execução das obras.

LII

Serão declaradas caducas as concessões a que se refere o presente decreto, se no prazo de tres annos a contar da data deste não estiver construído um trecho de cães de typo n. 1, de extensão nunca inferior a duzentos metros. Ainda sob pena de caducidade, as obras executadas trimensalmente, a partir de 1 de janeiro de 1902, deverão ser de valor não inferior a trezentos contos de réis. Ficam resalvados os casos de força maior.

LIII

Na hypothese de transferencia a uma empresa estrangeira, a que se refere a clausula XLVI, as obras serão simultaneamente executadas na 1ª e na 2ª secções, e para autorizar a referida transferencia o Governo reserva-se o direito de verificar estar a mesma empresa habilitada para dar effectiva execução as obras.

LIV

Se até 31 de maio de 1902, não se der a transferencia a uma empresa estrangeira a que se referem as clausulas XLVI e LIII, o Governo ficará desde então com o direito de realizar as obras como entender conveniente, devendo em tal caso adquirir as propriedades, obras, estudos e material existentes incluídos no computo do capital, conforme determina a clausula XLVIII, sem ter a companhia direito a qualquer indemnização pelas concessões.

O pagamento será feito em titulos emittidos pelo Governo para execução das obras ou em apolices da divida publica.

LV

Os serviços de arrazamento do morro do Senado e de aterro de pantanos e do das praias Formosa e dos Lazaros continuam a ser regidos pelos decretos ns. 7.181, de 8 de março e 7.302, de 24 de maio de 1879, com as modificações constantes do presente decreto.

LVI

A presente concessão goza de todas as vantagens e fica sujeita a todos os onus que actualmente tem a companhia Docas de Santos.

Rio de Janeiro, 6 de novembro de 1901. — *Alfredo Mau.*

DECRETO N. 4.839 — DE 18 DE MAIO DE 1903

Autoriza o Ministerio da Fazenda a contractar com os banqueiros N. M. Rothschild and Sons, de Londres, um emprestimo de oito e meio milhões sterlingos (£ 8.500.000).

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, de accôrdo com a disposição contida no art. 22, n.25, da lei n. 957, de 30 de dezembro de 1902, resolve autorizar o Ministerio da Fazenda a contractar com os banqueiros N. M. Rothschild and Sons, de Londres, o emprestimo de oito e meio milhões esterlinos (£ 8.500.000), capital nominal, ao preço de noventa libras esterlinas (£ 90) por cem e juros de cinco por cento (5 %) ao anno, destinado às obras de melhoramento do porto desta Capital e outras complementares.

Rio de Janeiro, 18 de maio de 1903, 15º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Leopoldo de Bulhões.

DECRETO N. 4.865 — DE 16 DE JUNHO DE 1903

Autoriza a emissão de 17.300:000\$ em apolices especiaes

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização conferida pelo art. 22, n. XXV, letra c, da lei n. 957, de 30 de dezembro de 1902, decreta :

Art. 1.º Fica o Ministerio da Fazenda autorizado a emittir até a quantia de dezeseite mil e tresentos contos de réis (17.300:000\$) em apolices especiaes, para serem applicados ao pagamento das concessões de melhoramento do porto do Rio de Janeiro, adquiridas pelo Governo, mediante accôrdo com as emprezas concessionarias.

Art. 2.º As apolices de que trata o artigo antecedente serão ao portador, dos valores de um conto de réis(1:000\$) e de quinhentos mil réis (500\$) e vencerão o juro annual de 5 %, pago semestralmente no Thesouro Federal e nas Delegacias Fiscaes, a partir de 1 de julho do corrente anno.

Art. 3.º O juro e a amortização desses titulos correrão por conta do fundo creado pelo decreto n. 4.859, de 8 do corrente mez, sem prejuizo dos serviços da divida a que se refere o decreto n. 4.839, de 18 de maio de 1903.

Art. 4.º A amortização será feita na razão de 2 % ao anno, por compra quando os titulos estiverem abaixo do par e por sorteio quando acima do par, da data da conclusão das obras.

Art. 5.º Enquanto não forem expedidas as apolices serão dadas provisoriamente cautelas transmissiveis pela fórma indicada no art. 37 do regulamento que baixou com o decreto n. 9.370, de 14 de fevereiro de 1885.

Art. 6.º Os titulos desta emissão, além da garantia do fundo de que trata o art. 3º, gosarão tambem da garantia do Governo e dos privilegios e isenção que as leis concedem ás apolices ora em circulação.

Rio de Janeiro, 16 de junho de 1903, 15º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Leopoldo de Bulhões.

DECRETO N. 4.879 — DE 7 DE JULHO DE 1903

Estabelece a taxa de 1,5 %, ouro, sobre o valor da importação realizada pelo porto do Rio de Janeiro.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo á necessidade de prover o Thesouro Federal dos recursos indispensaveis para occorrer ás despezas com os juros no exercicio vigente não só dos titulos do emprestimo contractado com os banqueiros N. M. Rothschild and Sons, de Londres, de accôrdo com o decreto n. 4.839, de 18 de maio do corrente anno, como tambem das apolices especiaes de que trata o decreto n. 4.865, de 16 de junho proximo findo e de conformidade com o disposto no art. 22, n. XXV, da lei n. 957, de 30 de dezembro de 1902, e art. 7º, paragrapho unico, n. 4, da lei n. 3.314, de 16 de outubro de 1886, decreta :

Art. 1.º Fica estabelecida, neste exercicio, taxa de 1,5 %, ouro, sobre o valor da importação realizada pelo porto do Rio de Janeiro.

Art. 2.º A referida taxa será arrecadada pela Alfandega desta Capital, a partir de 15 deste mez e escripturada sob o titulo — Renda com applicação especial — Obras do Porto do Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro, 7 de julho de 1903, 15º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Leopoldo de Bulhões.

Sr. Presidente da Republica—A lei n. 957, de 30 de dezembro de 1902, autorizou, no art. 22, n. XXV, o Governo a realizar as obras necessarias ao melhoramento dos portos da Republica, podendo para esse fim emittir titulos, em papel ou em ouro, que correspondam, por seus juros e amortização, ás responsabilidades que para cada porto possam ser provadas pelas taxas estabelecidas nas leis e concessões em vigor.

Usando dessa autorização, expedistes o decreto n. 4.839, de 18 de maio findo, de accordo com o qual foi em 20 deste mez contractada com os banqueiros Srs. N. M. Rothschild and Sons, de Londres, a emissão de um emprestimo externo no valor nominal de £ 8.500.000 ao prego de £ 90 por cem e juros de 5 % ao anno, destinado ás obras do porto desta Capital, emprestimo do qual foi desde logo feita a emissão apenas de £ 5.500.000, valor nominal.

Firmado ainda no alludido art. 22, n. XXV, autorizastes pelo decreto n. 4.865, de 16 de junho findo, a emissão de 17.300:000\$, em apolices especiaes, para serem applicadas ao pagamento das concessões de melhoramento do porto do Rio de Janeiro, adquiridas pelo Governo, mediante accordo com as empresas concessionarias.

Para occorrer ao pagamento dos juros dos titulos emittidos aqui e em Londres, foi, pelo decreto n. 4.859, de 8 de junho deste anno, creado um fundo especial constituído entre outros recursos com o producto da taxa até 2 %, ouro, sobre o valor da importação, cuja cobrança é autorizada pela lei n. 3.314, de 16 de outubro de 1886, art. 7º, n. 4.

Os juros do emprestimo de £ 5.500.000, a partir de 1 de maio, segundo o contracto, a 31 de dezembro do corrente anno attingem a £ 183.333-6-8, equivalentes a 1.629:000\$, ouro, e os das apolices especiaes no segundo semestre deste anno a 432.500:000\$, papel.

A taxa de 1,5 %, ouro, sobre o valor da importação pelo porto do Rio de Janeiro, adicionada aos juros das prestações do emprestimo externo abonados pelos agentes, deverá produzir no periodo de 15 de julho corrente a 31 de dezembro proximo futuro quantia sufficiente para cobrir neste anno a despeza com os juros desse emprestimo, havendo ainda um pequeno saldo, que, reunido á renda provavel, até dezembro, das propriedades adquiridas pelo Governo, dará a somma necessaria para a despeza em papel com os juros da emissão interna.

Nestas condições, submetto á vossa assignatura o decreto junto, que manda cobrar pela Alfandega do Rio de Janeiro, a partir de 15 deste mez, a taxa de 1,5 %, ouro, sobre o valor da importação que se realizar dessa data até 31 de dezembro proximo futuro.

Rio de Janeiro, 7 de julho de 1903. — *Leopoldo de Bulhões.*

DECRETO N. 4.911 — DE 28 DE JULHO DE 1903

Abre ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas o credito especial de 300:000\$, para occorrer ás despesas com o custeio das propriedades necessarias ás obras do porto do Rio de Janeiro e serviços preliminares das mesmas obras.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização contida no n. XXV, alinea c, do art. 22 da vigente lei do orçamento, decreta :

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas, por conta do emprestimo celebrado em virtude do decreto n. 4.839, de 18 de maio do corrente anno, o credito especial de 300:000\$, papel, para occorrer ás

despezas com o custeio das propriedades necessarias ás obras do Porto do Rio de Janeiro e serviços preliminares das mesmas obras.

Capital Federal, 28 de julho de 1903, 15° da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

DECRETO N. 4.939 — DE 28 DE AGOSTO DE 1903

Declara sem effeito as approvações dos planos e orçamentos para obras de melhoramento do porto do Rio de Janeiro.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Considerando de conveniencia publica a elaboração de um novo projecto que melhore e mais completamente consulte as necessidades actuaes do porto do Rio de Janeiro e que, attendendo aos interesses geraes da União e do commercio, se adapte ao mesmo tempo ás exigencias do saneamento e outras da Capital da Republica, decreta :

Artigo unico. Ficam declaradas sem effeito as approvações dos planos e orçamentos para obras de melhoramento do porto do Rio de Janeiro, organizados por James Brunless e constantes do decreto n. 10.372, de 28 de setembro de 1889, a que se refere o art. 46 da lei n. 560, de 31 de dezembro de 1898, assim como dos planos a que se referem os decretos n. 849, de 11 de outubro de 1890, n. 960, de 30 de junho de 1892, n. 3.323, de 27 de junho de 1899, n. 3.749, de 23 de agosto de 1900, n. 4.228, de 6 de novembro de 1901, e, finalmente, as dos planos referentes ao arrazamento do morro do Senado, aterros de pantanos e outros melhoramentos de que tratam os decretos n. 7.181, de 8 de março e n. 7.302, de 24 de maio, ambos do anno de 1879, n. 8.315, de 19 de novembro de 1881, n. 9.957, de 30 de maio de 1888 e n. 1.831, de 3 de outubro de 1894.

Capital Federal, 28 de agosto de 1903, 15° da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

DECRETO N. 4.969 — DE 18 DE SETEMBRO DE 1903

Approva os planos, plantas e orçamentos para execução das obras de melhoramento do porto do Rio de Janeiro, declara desapropriados os predios e terrenos nellas comprehendidos e crea uma caixa especial para esses serviços

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil decreta :

Art. 1.° Para a execução das obras de melhoramento do porto do Rio de Janeiro, na fórma do decreto n. 4.859, de 8 de junho de 1903, ficam approvados os planos, plantas e orçamentos que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, e desapropriados, na fórma da legislação vigente os predios e terrenos nellas comprehendidos.

Art. 2.° Será applicado a estas obras o producto do empréstimo contrahido em Londres, em virtude do decreto n. 4.889, de 18 de maio de 1903.

Art. 3.° A administração, fiscalização e conservação das obras e serviços ficarão a cargo de uma commissão nomeada pelo Governo, directamente subordinada ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas, composta de um presidente,

um director-técnico e um director-gerente, auxiliados pelo pessoal que fôr necessario.

Paragrapho unico. Havendo conveniencia, poderá qualquer parte das obras ser entregue a uma administração especial.

Art. 4.º Esta comissão terá a seu cargo, para acudir á despeza com os serviços e obras do porto do Rio de Janeiro, sob sua administração, uma caixa especial, á qual serão recolhidos os supprimentos recebidos do Thesouro Federal, á conta da receita especializada, para tal fim creada na lei n. 953, de 29 de dezembro de 1902, e o producto do empréstimo autorizado no decreto n. 4.839, de 18 de maio de 1903, especificados no art. 5.º deste decreto.

Art. 5.º A receita especialmente consignada ás obras e serviços do porto será escripturada no Thesouro Federal em livros especiaes e constituida pelas seguintes fontes de renda:

I. Productu do empréstimo a que se refere o art. 2.º.

II. Renda dos cães, armazens e depositos construídos, logo que possam funcionar, por trechos convenientemente aparelhados, pela applicação das taxas estabelecidas para o porto de Santos.

III. Productu da taxa, fixada de accôrdo com as necessidades até 2 % em ouro, sobre o valor das mercadorias importadas pelo porto.

IV. Renda dos trapiches, armazens e proprios adquiridos para as obras e serviços do porto.

V. Productu da venda dos terrenos disponiveis formados por aterros sobre o mar e dos remanescentes dos immoveis adquiridos para as obras e serviços do porto.

VI. Productu da venda dos materiaes provenientes das demolições feitas para a execução das obras.

VII. Juros abonados por depositos.

VIII. Rendas eventuaes ligadas á construeção das obras e exploração do serviço do porto.

IX. Quasquer outras rendas ou dotações consignadas ás obras e serviços do porto.

Art. 6.º A exploração commercial das obras a cargo da comissão fiscal e administrativa será feita por esta, que recolherá, sem demora, o respectivo productu ao Thesouro.

Art. 7.º O presidente da comissão requisitará antecipadamente do Ministerio da Fazenda, por intermedio do da Industria, Viação e Obras Publicas, por conta do productu da renda especializada recolhida ao Thesouro, logo após a arrecadação, os fundos de que necessitar para pagamento trimensal:

I. De todas as despezas que tiver de fazer com as desapropriações e obras.

II. Das despezas de custeio dos serviços dos cães, armazens e outras e conservação dos proprios pertencentes ás obras e serviços do porto.

Art. 8.º Os supprimentos feitos pelo Thesouro serão considerados despeza por antecipação e como tal dependerão do registro prévio do Tribunal de Contas e ficarão sujeitos á comprovação trimensal.

Art. 9.º Ficam revogadas as disposições em contrario (1).

Rio de Janeiro, 18 de setembro de 1903, 15.º de Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

(1). De accôrdo com este decreto foram as obras do porto do Rio de Janeiro afinal contractadas, em 24 de setembro de 1903, com a firma C. H. Walker & Co., Ltd. Posteriormente, em 12 de setembro de 1905 foi feito com a mesma firma um accôrdo para a ampliação do n. 2 da clausula 1.ª e da letra b da clausula XXV, e modificação da ultima clausula XXXI do seu contracto. Este accôrdo foi alterado por outro de 2 de dezembro de 1905, para permittir o augmento de 200 para 400 metros no limite de comprimento da muralha por concluir.

AVISO (DA MARINHA) N. 1.178 — DE 19 DE OUTUBRO DE 1903

Ao ministro da Justiça e Negocios Interiores — Passando ás vossas mãos os papeis referentes á questão que, ha longo tempo, tem sido entretida com este Ministerio pela *The Rio de Janeiro Harbour and Dock Co. Ltd.*, para reivindicção de um terreno situado na ilha das Cobras e de propriedade da Nação, rogo-vos providencieis no sentido de serem, pelo procurador geral da Republica, na secção desta Capital, defendidos os direitos da Fazenda Nacional, mediante embargos, acções possessoria ou real contra a pretensão que tem a referida companhia de excluir da encampação, feita pelo Governo, dos direitos que lhe assistem, o terreno em questão, que lhe fôra cedido apenas com o intuito de facilitar-lhe a installação de suas obras. Além dos documentos que ora acompanham a exposição annexa, opportunamente indicarei as testemunhas que forem necessarias para a prova dos factos nella referidos. Saude e fraternidade. — *Julio de Noronha.*

DECRETO N. 5.031 — DE 10 DE NOVEMBRO DE 1903

Approva o Regulamento da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil decreta :

Artigo unico. Fica approvedo o Regulamento da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro, que com este baixa, assignado pelo ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 10 de novembro de 1903, 15° da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

Regulamento da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro, a que se refere o decreto n. 5.031, desta data.

CAPITULO I

DA ORGANIZAÇÃO DA COMMISSÃO

Art. 1.º A Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro, instituida pelo decreto n. 4.969, de 18 de setembro de 1903, tem a seu cargo :

1. A execução e fiscalização das obras de melhoramento do porto, cujos planos e orçamentos foram approvedos pelo decreto n. 4.969, de 18 de setembro de 1903, exceptuada a daquellas que, por acto do Ministerio da Viação, forem entregues a uma administração especial, de conformidade com o parographo unico do art. 3º do referido decreto.

2. A exploração commercial dos trapiches e mais propriedades pertencentes ás obras do porto e hem assim a dos novos caes e armazens, á proporção que ficarem promptos para serem utilizados.

3. A administração da Caixa Especial das referidas obras, creada pelo decreto acima citado.

4. A conservação dos predios, terrenos e demais propriedades confiados á sua guarda.

Art. 2.º A Comissão Fiscal e Administrativa compor-se-ha de tres membros, sendo um presidente, um director-technico e um director-gerente, todos de livre escolha do Governo e directamente subordinados ao ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas, os quaes funcionarão collectivamente como conselho deliberativo, para todos os actos da administração geral das obras e serviços.

Paragrapho unico. Além das funcções collectivas para a administração geral, cada um dos membros da commissão terá especialmente a seu cargo a direcção de uma das divisões do serviço, na fórma deste regulamento.

CAPITULO II

DA DIVISÃO DOS SERVIÇOS

Art. 3.º A administração e fiscalização das obras e serviços do porto ficam a cargo de tres divisões sob as denominações:

Primeira Divisão;

Segunda Divisão;

Terceira Divisão;

cada uma das quaes será respectivamente dirigida, dentro dos limites marcados neste regulamento, pelo presidente, director-technico e director-gerente.

CAPITULO III

DO CONSELHO DELIBERATIVO

Art. 4.º O Conselho Deliberativo compõe-se dos chefes das tres divisões e se reunirá todas as semanas, em sessão ordinaria, que terá logar como fôr determinado em sua primeira reunião.

O presidente, que presidirá a todas as sessões, poderá convocar sessões extraordinarias do conselho, *ex-officio*, ou á requisição de qualquer dos outros directores, marcando-as para o dia indicado na mesma requisição escripta.

Art. 5.º O conselho só funcionará com a presença dos tres membros que o compõem e, no caso de impedimento de qualquer delles por mais de dous dias, será chamado para substituto, que tomará assento no conselho para desempenhar as funcções do impedido.

Paragrapho unico. Si o impedido fôr o presidente e o impedimento durar até uma semana, será chamado para substituí-lo o chefe da contabilidade, e presidirá a sessão do conselho o director-gerente.

Art. 6.º As resoluções do conselho são imperativas e serão tomadas por maioria de votos, depois de encerrada a discussão de cada assumpto sujeito á deliberação.

Paragrapho unico. O director que fôr voto vencido terá o direito de recorrer para o ministro, por intermedio do presidente. Este recurso, que terá effeito suspensivo, si assim o requerer o recorrente na mesma sessão, será apresentado por escripto dentro de 24 horas e promptamente remetido pelo presidente ao ministro, instruido com uma cópia da acta da respectiva sessão.

Art. 7.º Compete ao conselho discutir e resolver todas as questões de administração geral ou não previstas neste regulamento, qualquer que seja a divisão a que ellas especialmente pertencam, e bem assim sobre:

1. Os regimentos internos e instrucções que devam reger, não só o proprio Conselho, como cada uma das divisões.

2. Os contractos de fornecimentos de materiaes, serviços, obras e outros e as condições para accórdos amigaveis de desapropriações e outros apresentados pelo chefe da respectiva divisão, tudo de conformidade com as instrucções expedidas pelo ministro.

3. As medidas não previstas neste regulamento e os planos ou projectos financeiros, technicos ou commerciaes, propostos pelos respectivos chefes das divisões para, depois de approvados, serem pelo presidente apresentados ao ministro.

4. Todas as questões que á sua apreciação forem voluntariamente submettidas por qualquer dos chefes das divisões.

5. As medidas ou providencias que importem em augmento de despeza e bem assim a imposição de multas aos empreiteiros das obras por infracção do seu contracto.

6. As duvidas que sobre a respectiva competencia se suscitarem entre os chefes de duas divisões.

Art. 8.º O secretario da Primeira Divisão assistirá ás sessões do conselho e funcionará como secretario do mesmo para a redacção e preparo das actas, as quaes serão lançadas em livro especial e sujeitas á approvação na sessão seguinte.

Art. 9.º Os membros do conselho teem o direito de exigir a transcripção nas actas, sob redacção propria, de qualquer declaração ou esclarecimentos que lhes pareçam convenientes para a justificação de seus votos.

CAPITULO IV

PRIMEIRA DIVISÃO

Art. 10. A Primeira Divisão, que será dirigida pelo presidente, comprehende tudo que diz respeito aos interesses financeiros e economico das obras e serviços do porto, á arrecadação e applicação das respectivas rendas, de accôrdo com a lei, á administração da Caixa Especial, á organização da contabilidade e relatorio geral da commissão e á prestação de contas.

Art. 11. Ao presidente compete:

§ 1.º Representar a commissão em todas as suas relações externas, quer perante os poderes publicos, quer perante os particulares.

§ 2.º Exercer a direcção e fiscalização da Caixa Especial, pela qual é elle immediatamente responsavel.

§ 3.º Promover todas as medidas necessarias á boa arrecadação das taxas e rendas, que constituam o patrimonio ou dotação da Caixa Especial, e bem assim propôr ao conselho deliberativo as alterações que julgue conveniente se fazer nas mesmas taxas, as providencias, afim de que não falem recursos para o pontual pagamento dos juros e amortizações das dividas fundadas ou fluctuantes, internas ou externas, contrahidas para as obras do porto, e os projectos economicos e financeiros que entender convenientes ás obras e serviços do mesmo porto, para submettel-os á approvação do Governo.

§ 4.º Assignar e expedir todas as ordens de pagamento, requisitando do ministro a expedição das ordens para os pagamentos que devam ser feitos pela Delegacia de Londres.

§ 5.º Assignar os contractos de fornecimentos de materiaes, serviços e outros.

§ 6.º Adoptar as medidas provisorias que, em casos urgentes, se tornem necessarias a bem da disciplina, boa ordem e segurança das obras e serviços.

§ 7.º Assignar, conjunctamente com o representante da Fazenda Publica, as escripturas de desapropriação amigavel ou judicial, exigida pelas obras do porto, de accôrdo com as planas approvadas pelo Governo e com autorização do ministro.

§ 8.º Preparar os balancetes mensaes do movimento da Caixa Especial para serem remettidos ao ministro e publicados no *Diario Official*.

§ 9.º Dar expediente ás deliberações do conselho na parte referente ás relações externas da commissão, quer com o ministro e outros poderes publicos, quer com particulares.

§ 10. Despachar o expediente da Primeira Divisão e rubricar os livros de maior responsabilidade.

§ 11. Iniciar as desapropriações judiciais, de conformidade com as resoluções do conselho e as ordens do ministro.

§ 12. Redigir o relatório annual, que deverá ser entregue ao ministro até o dia 31 de março, acompanhado de informações completas sobre a marcha dos serviços, estado economico e financeiro e quaesquer outros esclarecimentos que julgue necessarios. Este relatório será acompanhado de um balanço geral das contas de todas as obras e serviços a cargo da commissão, um balanço detalhado da Caixa Especial e dos relatórios annuaes apresentados pelos directores tecnico e gerente.

§ 13. Proceder ao balanço annual nos cofres da thesouraria, de que lavrará termo, podendo tambem, quando julgar conveniente, dar balanços extraordinarios.

Art. 12. A Primeira Divisão subdividir-se-ha nas tres seguintes secções:

- 1.ª Secretaria;
- 2.ª Thesouraria;
- 3.ª Contabilidade.

Art. 13. A' secretaria, que será dirigida por um secretario, compete:

§ 1.º O expediente da divisão.

§ 2.º O inventario das propriedades affectas ás obras e serviços do porto.

§ 3.º A redacção das actas das sessões do conselho e a dos contractos e ajustes da Primeira Divisão, o registro de toda a correspondencia desta e o lançamento em livro especial dos assentamentos de todos os empregados da commissão.

§ 4.º A organização do relatório annual de todos os serviços da secretaria, que o secretario apresentará ao presidente até o dia 31 de janeiro do anno subsequente.

§ 5.º A organização dos projectos de regulamentos internos e instrucções para os serviços a cargo da Primeira Divisão.

Art. 14. A thesouraria será dirigida por um thesoureiro, que terá á sua guarda o cofre, por cujos valores e operações assumirá plena responsabilidade, incumbindo-lhe:

§ 1.º Receber e fazer escripturar diariamente no livro-caixa as rendas ordinarias, extraordinarias e eventuaes, consignadas ás obras e serviços do porto.

§ 2.º Recolher ao Theouro Federal, por ordem do presidente, as referidas rendas.

§ 3.º Effectuar directamente ou por seus auxiliares competentes os pagamentos que o presidente autorizar por escripto.

§ 4.º Arrolar, classificar e archivar methodicamente todos os documentos da receita e despeza, organizando os balanços, balancetes e contas da thesouraria.

Art. 15. A contabilidade será dirigida por um chefe, tendo a seu cargo:

§ 1.º Verificar os documentos da receita e despeza, conferindo todos os calculos, e estabelecer as contas correntes de todas as obras e serviços discriminadamente.

§ 2.º Extrahir as contas das taxas ou contribuições que devam ser pagas pelos Ministerios, Municipalidade, companhias ou particulares que tenham contractos ou accordos com a commissão.

§ 3.º Escripturar com discriminação, em livros especiaes, a receita arrecadada, ou em ser, e a despeza realizada, designando as procedencias e os responsaveis.

§ 4.º Classificar e archivar todos os papeis e livros da contabilidade.

§ 5.º Requisitar da thesouraria os esclarecimentos que forem precisos ao desempenho dos serviços da contabilidade e satisfazer a requisições identicas da thesouraria.

§ 6.º Organizar os balancetes e synopses mensaes da receita e despeza e a demonstração das operações e situação da Caixa Especial, que devem ser remettidos ao Ministerio da Industria, Vição e Obras Publicas.

§ 7.º Organizar o balanço definitivo do exercício financeiro e redigir o relatório annual dos serviços da contabilidade, que o chefe apresentará ao presidente até 31 de janeiro subsequente.

§ 8.º Preparar os processos dos responsáveis por falta ou desvios das rendas, e providenciar, por ordem do presidente, sobre a respectiva instrução, proseguimento, conclusão e remessa para os devidos effeitos.

§ 9.º Escripturar mensalmente os resumos do ponto, as folhas de pagamento do pessoal e as tabellas dos vencimentos ou diarias.

§ 10. Extrahir, mediante autorização do presidente, as certidões e cópias dos documentos da receita que forem requeridas por interessados ou requisitadas por qualquer dos directores, e guias de restituição, reposições por multas, differenças, indemnizações ou extravios, escripturando para isso um registro especial.

§ 11. Processar e registrar todas as contas da despeza, discriminando as das obras do caes e accessorias, as do trafico commercial e as da administração.

CAPITULO V

SEGUNDA DIVISÃO

Art. 16. A Segunda Divisão estará a cargo do director-technico, a quem compete:

§ 1.º Dirigir, administrar e fiscalizar as obras para o melhoramento do porto do Rio de Janeiro, a cargo da commissão, que lhe sejam confiadas pelo Governo.

§ 2.º Organizar os projectos de obras, quer as complementares do projecto já approvedo, quer outras ordenadas pelo Governo, com as respectivas especificações e orçamentos, para serem sujeitadas á approvação do Ministro da Industria, Vição e Obras Publicas.

§ 3.º Velar pela conservação e guarda de todos os proprios, obras e terrenos a cargo da commissão, e superintender todos os serviços da divisão, organizando os projectos de instruções ou regimentos internos para cada uma das secções, pelas quaes distribuirá os diversos serviços como julgar mais conveniente.

§ 4.º Adquirir os materiaes precisos para as obras e serviços, quer por concorrência publica, quer por encomendas no paiz ou no estrangeiro, dependendo de autorização do Ministro quando o valor exceda de 20:000\$000.

§ 5.º Estabelecer as tabellas de salarios para o pessoal operario e empregados que vençam diaria, fixando o respectivo numero.

§ 6.º Fornecer mensalmente á Primeira Divisão todos os elementos e dados precisos para a escripturação e contabilidade geral da commissão e as informações para o registro e assentamentos dos empregados de nomeação.

§ 7.º Requisitar do presidente o pagamento do pessoal e material fornecido em cada mez, mediante apresentação dos respectivos documentos de despeza, de accordo com a legislação de Fazenda; e bem assim o pagamento das obras feitas por empreitada, conforme as contas organizadas mensalmente pela divisão, das quaes remetterá um certificado.

§ 8.º Organizar e remetter á Primeira Divisão, até o dia 28 de fevereiro, o relatório annual dos serviços a seu cargo, acompanhado de todos os quadros e esclarecimentos sobre o andamento e estado de todas as obras e serviços da divisão, e bem assim das respectivas despezas com a conveniente discriminação.

Art. 17. Os serviços da divisão serão distribuidos pelas tres seguintes secções, cada uma das quaes será dirigida por um engenheiro chefe de secção:

1.ª Escriptorio technico.

2.ª Obras maritimas.

3.ª Obras terrestres.

Art. 18. Ao escriptorio tecnico incumbem especialmente :

§ 1.º Organizar os projectos de obras, especificações e orçamentos.

§ 2.º Fazer o expediente da divisão, a escripturação e contabilidade das obras e archivo dos documentos.

§ 3.º Processar e preparar as folhas de pagamento do pessoal e as contas de materiaes fornecidos para os serviços da divisão.

§ 4.º Organizar as contas mensaes de pagamento aos empreiteiros das obras e o certificado correspondente.

§ 5.º Conferir, calcular e registrar as medições, notas e mais documentos enviados pelas duas outras secções.

§ 6.º Manter em dia a escripturação e contabilidade da Segunda Divisão, de modo a conhecer-se o andamento, estado e custo de todas as obras, com as necessarias estatisticas e discriminações.

§ 7.º Fiscalizar o cumprimento dos contractos de obras, fornecimentos e outros e organizar os editaes de concorrência publica para fornecimento de materiaes, serviços e obras, bem como as especificações, desenhos e condições para as encomendas.

§ 8.º Preparar os trabalhos de desenho que forem requisitados pelas outras secções.

§ 9.º Fornecer, por despacho do director tecnico, as certidões que forem requeridas.

§ 10. Preparar os elementos para o relatório annual da divisão, que deverá ser entregue ao director tecnico até o dia 15 de fevereiro.

Art. 19. A's 2ª e 3ª secções, cada uma na zona de sua jurisdicção, compete :

§ 1.º Dirigir e fiscalizar as obras que lhe forem attribuidas, de accordo com as instrucções geraes ou especiaes expedidas pelo director tecnico.

§ 2.º Admittir e dispensar o pessoal operario e marcar-lhe salario, de accordo com a tabella de jornaes e quantidade estabelecida pelo director tecnico.

§ 3.º Fazer pedido dos materiaes necessarios ás obras e serviços, com as explicações e condições necessarias.

§ 4.º Fiscalizar o ponto do pessoal a seu cargo e o recebimento de todos os materiaes, quer quanto ás quantidades, quer quanto ás qualidades e preços.

§ 5.º Fazer as medições das obras por empreitada, remetendo ao escriptorio tecnico as notas para os respectivos pagamentos.

§ 6.º Preparar e processar as folhas de pagamento do pessoal operario, as contas de fornecimento de materiaes e quaesquer outros documentos de despeza do serviço a seu cargo.

§ 7.º Velar pela conservação e guarda de todos os bens que estejam a seu cargo.

§ 8.º Ter em ordem os depositos de materiaes, com a necessaria escripturação, de modo a facilitar o balanço em qualquer momento e a fiscalização do emprego dos mesmos materiaes.

§ 9.º Manter em dia a escripturação e contabilidade de todos os serviços e obras a seu cargo, fornecendo ao escriptorio tecnico os elementos precisos para o mesmo fim.

§ 10. Velar pelo cumprimento de deveres de todo o pessoal sob suas ordens, propondo ao director tecnico as providencias que lhe pareçam convenientes para o bom andamento e fiscalização dos trabalhos e serviços.

§ 11. Preparar e remetter ao escriptorio tecnico, até o dia 31 de janeiro, um relatório resumido do andamento dos trabalhos no anno anterior, acompanhado dos quadros, tabellas, estatisticas e mais esclarecimentos precisos.

Art. 20. Aos chefes das secções cabe inteira responsabilidade perante o director tecnico por tudo que interesse ao serviço a seu cargo, cumprindo-lhes prever e providenciar ácerca

de tudo que possa occasionar damnos ou prejuizos de qualquer especie aos mesmos serviços, recorrendo, sem demora, ao director tecnico no que estiver fóra da sua alçada.

CAPITULO VI

TERCEIRA DIVISÃO

Art. 21. A Terceira Divisão ficará a cargo do director-gerente, a quem compete:

§ 1.º Dirigir, administrar e fiscalizar todos os serviços de trapiches, armazens e depositos que pertençam á commissão e recebam mercadorias de importação ou exportação, assim como os serviços de atracação e desatracação, carga e descarga, supprimento de lastro aos navios que se utilizem dos trapiches e depositos sob sua direcção.

§ 2.º Cobrar as taxas relativas aos serviços mencionados no § 1.º, de accordo com as tabellas estabelecidas, e igualmente os alugueis de predios, terrenos, cujas locações competirem á commissão, recolhendo á thesouraria essa e quaesquer outras rendas.

§ 3.º Velar pela policia, boa ordem e segurança dos serviços de cáes, trapiches, armazens e outros proprios a seu cargo e pela observancia do disposto nas leis e regulamentos fiscaes no que diz respeito aos serviços do porto e movimento das mercadorias de importação e exportação.

§ 4.º Executar o accordo amigavel ácerca dos predios e terrenos, cuja alienação tiver sido autorizada pelo Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas.

§ 5.º Propor ao Ministro a desapropriação amigavel de propriedades, de conformidade com as resoluções do conselho, e indicar os predios e terrenos sobre os quaes se deva, de preferencia, promover o processo judicial quando não possa conseguir resultado amigavel, tudo de accordo com as instrucções que forem estabelecidas a respeito.

§ 6.º Organizar os projectos de instrucções e regimentos internos para os serviços da divisão e especialmente para a cobrança da renda, estabelecendo a responsabilidade dos empregados e rubricando os livros de maior importancia.

§ 7.º Adquirir os materiaes precisos para o serviço da Terceira Divisão, quer por concorrência publica, quer por encomendas no paiz ou no estrangeiro, dependendo da autorização do Ministro quando o valor exceda de 20:000\$000.

§ 8.º Estabelecer a tabella de salarios para o pessoal operario e empregados que vençam diarias, fixando o respectivo numero.

§ 9.º Fornecer á Primeira Divisão todos os elementos e dados precisos para a escripturação e contabilidade geral da commissão, quer quanto ás rendas, quer quanto ás despesas, e as informações para o registro e assentamento dos empregados de nomeação.

§ 10. Requirir do presidente o pagamento do pessoal e material fornecido, mediante apresentação dos respectivos documentos de despeza, de accordo com a legislação de Fazenda.

§ 11. Remetter á Primeira Divisão até o dia 28 de fevereiro o relatório annual do serviço a seu cargo, acompanhado de todos os quadros e esclarecimentos sobre o andamento e estado dos serviços da divisão, e bem assim das respectivas rendas e despesas com a conveniente discriminação.

§ 12. Propôr ao conselho para ser sujeita á aprovação do Governo uma tabella das taxas que devam ser cobradas para todos os serviços relativos ao movimento das cargas de importação ou exportação, e bem assim as medidas que julgue favoraveis ao desenvolvimento das rendas da divisão.

Art. 22. Os serviços da divisão serão distribuidos pelas tres secções seguintes:

1.ª Escriptorio, a cargo de um official;

2.^a Contadoria, a cargo de um contador;

3.^a Movimento, a cargo de um sub-gerente.

Art. 23. Ao escriptorio competem especialmente os seguintes serviços da divisão:

§ 1.^o O expediente da divisão, a guarda do archivo e o preparo das folhas de pagamento do pessoal.

§ 2.^o O preparo dos editaes e dos projectos de regulamentos internos e instrucções, bem como dos elementos para o relatorio annual.

§ 3.^o O preparo, por despacho do director-gerente, das certidões requeridas e o do processo de cada navio descarregado.

Art. 24. A' contadoria compete:

Paragrapho unico. A escripturação, quer das rendas, quer das despezas especiaes da divisão.

Art. 25. A' secção do movimento compete:

§ 1.^o Fiscalizar a entrada nos armazens ou trapiches, permittindo-a sómente ás pessoas que se acharem nos casos mencionados nos regulamentos da Alfandega.

§ 2.^o Autorizar, regularizar e fiscalizar a carga e descarga das mercadorias, de conformidade com os regulamentos da Alfandega.

§ 3.^o Providenciar sobre o deposito das mercadorias que devam ser recebidas nos armazens ou trapiches e distribuir os livros de registro dos armazens.

§ 4.^o Autorizar a atracação dos navios ao cáes ou trapiches, designando-lhes a zona de atracação.

§ 5.^o Cobrar as taxas de atracação, carga ou descarga e quaesquer outras, não permittindo a desatracação dos navios antes que ellas sejam satisfeitas.

§ 6.^o Determinar as horas de carga e descarga das mercadorias, seu recolhimento aos armazens e sua retirada, quer nos casos ordinarios, quer nos extraordinarios.

§ 7.^o Regular a fórmula dos despachos das mercadorias depositadas nos armazens e trapiches da repartição, ou feitos sobre agua e que tenham de transitar por elles, determinando o numero de vias desses despachos e seu destino.

§ 8.^o Determinar, sem prejuizo das disposições contidas na *Consolidação das Leis das Alfandegas*, o modo de exercer a policia interna dos armazens e trapiches e as multas a que ficarão sujeitos os infractores.

§ 9.^o Fazer imprimir e fixar nos logares mais convenientes dos armazens e trapiches a tabella das taxas cuja cobrança compete á divisão.

§ 10. Designar os logares e as condições de atracação dos botes, escaleres e outras pequenas embarcações que pertençam a navios em carga ou descarga.

§ 11. Remetter diariamente ao escriptorio da divisão os mappas do movimento dos armazens ou trapiches realizado no ultimo dia util anterior.

§ 12. Estabelecer, de accordo com a policia, o serviço de vigilancia nocturna, a distribuição dos guardas da divisão, seu fardamento e armamento.

§ 13. Manter a ordem e a disciplina em todos os serviços do movimento commercial da divisão.

§ 14. Regulamentar e facilitar o serviço do abastecimento de agua e lastro aos navios atracados no cáes, docas ou trapiches.

§ 15. Organizar os projectos de instrucções regulando as attribuições e deveres do pessoal de armazens e trapiches.

§ 16. Preparar e remetter mensalmente ao escriptorio da divisão os mappas relativos ás mercadorias que, por não terem sido despachadas, devem ser levadas a leilão pela Alfandega.

§ 17. Estabelecer as precauções contra incendio ou inundação dos armazens e trapiches.

CAPITULO VII

DAS NOMEAÇÕES, DEMISSÕES, SUBSTITUIÇÕES E LICENÇAS DOS EMPREGADOS

Art. 26. Serão nomeados: por decreto do Presidente da Republica o presidente e os directores; por portaria do Ministro, sob proposta dos respectivos directores, os engenheiros-chefes de secção, os engenheiros de 1ª e 2ª classes, o sub-gerente, o secretario, o thesoureiro, o chefe da contabilidade, os contadores, os officiaes e os 1ºs escripturarios; os demais empregados pelos respectivos directores.

Paragrapho unico. Compete ao thesoureiro propor ao presidente seus fieis.

Art. 27. Os empregados que tiverem 10 ou mais annos de effectivo serviço publico federal, com direito á aposentadoria, só poderão ser demittidos no caso de terem incorrido em algum crime verificado por processo judicial ou administrativo.

Não estão, porém, incluídos neste artigo os empregados assalariados.

Art. 28. O empregado nomeado, que não se apresentar para tomar posse do logar no prazo de 30 dias, contados da data da publicação no *Diario Official*, será considerado como não tendo accedido a nomeação.

Art. 29. Serão substituídos em seus impedimentos e faltas: o presidente pelo director-gerente, este pelo sub-gerente e o director tecnico pelo engenheiro-chefe da primeira secção. O sub-gerente será substituído pelo administrador, o thesoureiro pelo fiel que for por elle designado, o chefe da contabilidade pelo contador e os demais empregados por designação dos respectivos directores.

§ 1.º Ao substituto caberá, além do respectivo vencimento integral, uma gratificação igual á differença entre este e a do logar substituído.

§ 2.º O empregado que exercer interinamente logar vago perceberá todos os vencimentos deste, sem accumulção.

Art. 30. As licenças serão concedidas aos empregados, por molestia ou qualquer motivo attendivel.

§ 1.º A licença concedida por molestia dá direito á percepção de ordenado até seis mezes e de metade do ordenado por mais de seis mezes até 12.

§ 2.º A licença por motivo que não seja molestia importa o desconto da quarta parte do ordenado até tres mezes, da metade por mais de tres até seis, de tres quartas partes por mais de seis até nove e de todo o ordenado dahi até 12 mezes.

§ 3.º Em caso algum a licença dará direito á percepção da gratificação de exercicio.

Art. 31. O tempo da licença prorogada, ou de novo concedida dentro de um anno, contado do dia em que houver terminado a primeira, será junto ao da antecedente ou antecedentes, afim de ser feito o desconto de que trata o artigo anterior.

Art. 32. Para formar o maximo de seis mezes de que trata o art. 30, § 1º, deverá ser levado em conta o tempo das licenças concedidas pelos directores e as interrupções de exercicio do emprego.

Art. 33. Esgotado o tempo de um anno, maximo dentro do qual podem as licenças ser concedidas com vencimentos, nos termos dos §§ 1º e 3º do art. 30, só se concederá nova licença com ordenado ou parte delle depois que tiver decorrido um anno, contado do fim da ultima.

Art. 34. Depois que qualquer empregado houver gosado da licença dada por lei, o Governo não poderá conceder-lhe nova licença com vencimentos sem ter decorrido ao menos um anno do dia em que aquella tiver terminado.

Art. 35. Toda a licença entende-se concedida com a clausula de poder ser gosada dentro do paiz. Quando para fóra do paiz, a portaria determinará.

Art. 36. Não se concederá licença ao empregado que ainda não tiver entrado no exercicio do cargo.

Art. 37. Ficará sem effeito a licença si o empregado que a tiver obtido não entrar no goso della dentro do prazo de 30 dias, a contar da data da sua publicação no *Diario Official*.

Art. 38. O empregado que estiver no goso de licença poderá renuncial-a pelo resto do tempo, comtanto que reassuma o exercicio do seu logar.

Art. 39. O disposto nos artigos antecedentes terá applicação ao empregado que perceber simplesmente gratificação, ou cujo vencimento for de uma só natureza, do qual duas terças partes somente serão consideradas como ordenado.

Art. 40. As licenças poderão ser cassadas pelas autoridades que as concederem quando estas julgarem isso conveniente.

Art. 41. Ainda quando apresente parte de doente, não tem direito a vencimento algum o empregado que, depois de findo o prazo da licença, com ordenado ou sem elle, permanecer fóra do exercicio do logar. No caso de continuar impossibilitado de reassumir o exercicio, deverá pedir nova licença, que só lhe será concedida si justificar as faltas correspondentes ao tempo que houver excedido á anterior.

Art. 42. Os directores poderão conceder aos empregados das respectivas divisões licença até o maximo de 30 dias, cabendo ao Ministro a concessão da que exceder desse prazo.

CAPITULO VIII

DOS VENCIMENTOS E DESCONTOS POR FALTAS

Art. 43. Competem aos empregados os vencimentos marcados nas tabellas annexas a este regulamento, sob ns. 1, 2 e 3, nas respectivas observações.

Art. 44. O empregado que for incumbido de qualquer trabalho gratuito obrigatorio em virtude de lei, não soffrerá desconto algum em seus vencimentos.

Art. 45. O empregado perderá:

§ 1.º Todos os vencimentos, quando faltar ao serviço sem causa justificada; retirar-se antes de findos os trabalhos, sem autorização do director ou de quem suas vezes fizer, ou for suspenso do emprego, de accordo com o que preceitua o art. 56.

§ 2.º Toda a gratificação, quando faltar com causa justificada, ou retirar-se, com autorização do director, antes de encerrados os trabalhos.

§ 3.º Metade da gratificação, quando comparecer, com causa justificada, depois de encerrado o ponto, nas tres primeiras faltas durante o mez, e, si houver excesso, dahi em diante toda a gratificação.

Art. 46. São consideradas causas justificativas de faltas unicamente:

§ 1.º Molestia do empregado ou molestia grave de pessoa de sua familia, provada com attestado medico, quando o numero de faltas exceder de tres em cada mez.

§ 2.º Nojo, no periodo de sete dias.

Art. 47. Além de oito faltas, só será concedido abono si o empregado obtiver licença, cujo tempo de goso será contado em continuação ao das faltas justificadas até áquelle numero.

Art. 48. Não serão consideradas justificadas as faltas dadas entre a data da concessão ou da portaria de licença e aquella em que o empregado entrar no goso da mesma. Nesse caso, se fará a devida annotação no livro do ponto.

Art. 49. As faltas se contarão á vista do livro do ponto que deve haver em cada divisão, e será assignado pelos empregados, não só durante o primeiro quarto de hora que se seguir á marcada para começo dos trabalhos, como na occasião de se retirarem, findo o expediente do dia.

Art. 50. Sempre que á hora marcada não estiver presente o funcionario incumbido de encerrar o ponto, fará as suas vezes o que deve substituil-o, ou, na falta deste, o mais antigo dentre os de igual ou immediata categoria que tiver comparecido.

Parapho unico. Logo depois do encerramento do ponto será remettida ao director uma relação dos empregados que não houverem comparecido.

Art. 51. O desconto por faltas interpoladas não comprehenderá os dias feriados; sendo, porém, successivas, comprehenderá todos os dias.

Art. 52. Os directores determinarão para as respectivas divisões, nos regimentos internos, as horas para começo e terminação dos trabalhos, conforme a natureza dos serviços.

CAPITULO IX

DAS PENAS DISCIPLINARES

Art. 53. Os empregados ficam sujeitos ás seguintes penas, conforme a falta que commetterem:

- 1 — Advertencia;
- 2 — Reprehensão;
- 3 — Suspensão;
- 4 — Demissão.

Art. 54. A advertencia poderá ser feita pelos chefes das divisões e chefes das secções, e a reprehensão somente pelos primeiros.

A pena de suspensão do exercicio será imposta até 15 dias pelo presidente ou directores, nas respectivas divisões, e pelo Ministro por prazo superior.

Parapho unico. A autoridade que nomeia é a competente para demittir.

Art. 55. Da pena de suspensão imposta pelo presidente ou directores haverá recurso para o Ministro sómente para os empregados de nomeação deste.

Art. 56. O empregado que faltar oito dias consecutivos, sem participação escripta ao seu chefe, incorrerá na pena disciplinar de suspensão de exercicio, com perda de vencimentos e antiguidade.

Si a falta chegar a 30 dias, será demittido.

Art. 57. A suspensão, excepto nos casos de medida preventiva, ou de pronuncia, privará o empregado, pelo tempo correspondente, do exercicio do emprego, da antiguidade e de todos os vencimentos.

No caso de suspensão preventiva, o funcionario deixará de perceber a gratificação e no de pronuncia ficará privado, além disso, da metade do ordenado, até ser afinal condemnado ou absolvido, restituindo-se a outra metade dada a absolvição

CAPITULO X

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 58. Todos os empregados que arrecadarem dinheiro ou tiverem valores sob sua guarda prestarão fiança correspondente á sua responsabilidade.

- § 1.º O thesoureiro prestará fiança de 40:000\$000.
- § 2.º O fiel do thesoureiro, de 20:000\$000.
- § 3.º Os administradores de 1ª e 2ª classes, 5:000\$000.
- § 4.º Os ajudantes dos administradores, 3:000\$000.
- § 5.º Os guardas, 500\$000.

Art. 59. Na forma do § 6º, do art. 2º, do decreto n. 1.021, de 26 de agosto de 1903, e art. 16 do decreto n. 4.955, de 9 de setembro do mesmo anno, serão nomeadas pelo Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas pessoas idoneas que representem provisoriamente a Fazenda Nacional, activa e passivamente, em Juizo ou fóra d'elle, percebendo até 1 % do valor minimo dos immoveis desapropriados.

Estes representantes promoverão as desapropriações na conformidade das instrucções que lhes forem dadas pelo Ministerio.

Rio de Janeiro, 10 de novembro de 1903.— *Lauro Severiano Müller.*

Tabella n. 1 da Primeira Divisão

Categories	Orde- nados	Gratifi- cações	Venci- mentos	Totaaes
1 Presidente.....	16:000\$	8:000\$	24:000\$	24:000\$
<i>Secretaria</i>				
1 Secretario.....	6:000\$	3:000\$	9:000\$	9:000\$
1 official.....	4:000\$	2:000\$	6:000\$	6:000\$
1 1º escriptuario....	3:600\$	1:800\$	5:400\$	5:400\$
2 2ºs ditos.....	3:200\$	1:600\$	4:800\$	9:600\$
2 3ºs ditos.....	2:400\$	1:200\$	3:600\$	7:200\$
1 porteiro.....	2:400\$	1:200\$	3:600\$	3:600\$
2 continuos.....	1:340\$	660\$	2:000\$	4:000\$
1 servente.....	960\$	480\$	1:440\$	1:440\$
<i>Thesouraria</i>				
1 thesoureiro.....	10:000\$	5:000\$	15:000\$	15:000\$
2 fieis.....	4:000\$	2:000\$	6:000\$	12:000\$
1 1º escriptuario....	3:600\$	1:800\$	5:400\$	5:400\$
1 2º dito.....	3:200\$	1:600\$	4:800\$	4:800\$
1 3º dito.....	2:400\$	1:200\$	3:600\$	3:600\$
1 servente.....	960\$	480\$	1:440\$	1:440\$
1 continuo.....	1:340\$	660\$	2:000\$	2:000\$
<i>Contabilidade</i>				
1 chefe.....	10:000\$	5:000\$	15:000\$	15:000\$
1 contador geral.....	6:000\$	3:000\$	9:000\$	9:000\$
1 official.....	4:000\$	2:000\$	6:000\$	6:000\$
2 1ºs escriptuarios....	3:600\$	1:800\$	5:400\$	10:800\$
3 2ºs ditos.....	3:200\$	1:600\$	4:800\$	14:400\$
3 3ºs ditos.....	2:400\$	1:200\$	3:600\$	10:800\$
1 archivista.....	3:200\$	1:600\$	4:800\$	4:800\$
2 continuos.....	1:340\$	660\$	2:000\$	4:000\$
1 servente.....	960\$	480\$	1:440\$	1:440\$

Tabella n. 2 da Segunda Divisão

Categories	Orde- nados	Gratifi- cações	Venci- mentos	Totaaes
1 director tecnico....	16:000\$	8:000\$	24:000\$	24:000\$
3 chefes de secção....	12:000\$	6:000\$	18:000\$	54:000\$
5 engenheiros de 1ª classe.....	8:000\$	4:000\$	12:000\$	60:000\$
6 engenheiros de 2ª classe.....	6:400\$	3:200\$	9:600\$	57:600\$

Categorias	Ordenados	Gratificações	Vencimentos	Totales
6 engenheiros de 3ª classe.....	4:800\$	2:400\$	7:200\$	43:200\$
5 conductores de 1ª classe.....	4:000\$	2:000\$	6:000\$	30:000\$
5 conductores de 2ª classe.....	3:200\$	1:600\$	4:800\$	24:000\$
1 desenhista chefe....	4:800\$	2:400\$	7:200\$	7:200\$
1 dito de 1ª classe....	3:600\$	1:800\$	5:400\$	5:400\$
2 ditos de 2ª classe....	3:200\$	1:600\$	4:800\$	9:600\$
1 official.....	4:000\$	2:000\$	6:000\$	6:000\$
3 1º escripturarios....	3:600\$	1:800\$	5:400\$	16:200\$
3 2º ditos.....	3:200\$	1:600\$	4:800\$	14:400\$
3 3º ditos.....	2:400\$	1:200\$	3:600\$	10:800\$
1 contador.....	4:400\$	2:200\$	6:600\$	6:600\$
2 continuos.....	1:340\$	660\$	2:000\$	4:000\$
3 serventes.....	960\$	480\$	1:440\$	4:320\$

Tabella n. 3 da Terceira Divisão

Categorias	Ordenados	Gratificações	Vencimentos	Totales
1 director gerente.....	16:000\$	8:000\$	24:000\$	24:000\$
1 sub-gerente.....	12:000\$	6:000\$	18:000\$	18:000\$
1 administrador geral.	6:000\$	3:000\$	9:000\$	9:000\$
1 official.....	4:000\$	2:000\$	6:000\$	6:000\$
1 contador.....	4:400\$	2:200\$	6:600\$	6:600\$
1 1º escriptuario.....	3:600\$	1:800\$	5:400\$	5:400\$
2 2º ditos.....	3:200\$	1:600\$	4:800\$	9:600\$
4 3º ditos.....	2:400\$	1:200\$	3:600\$	14:400\$
1 administrador de 1ª classe.....	4:000\$	2:000\$	6:000\$	6:000\$
1 administrador de 2ª classe.....	3:600\$	1:800\$	5:400\$	5:400\$
2 ajudantes de 1ª classe.....	3:200\$	1:600\$	4:800\$	9:600\$
2 ajudantes de 2ª classe.....	2:400\$	1:200\$	3:600\$	7:200\$
2 conferentes de 1ª classe.....	2:400\$	1:200\$	3:600\$	7:200\$
2 conferentes de 2ª classe.....	2:000\$	1:000\$	3:000\$	6:000\$
2 continuos.....	1:340\$	660\$	2:000\$	4:000\$
1 servente.....	960\$	480\$	1:440\$	1:440\$

OBSERVAÇÕES

1.ª

Cabe ao Ministro arbitrar diarias até 20\$ ao pessoal de nomeação do Governo, e ao conselho deliberativo até 10\$, sob proposta dos respectivos directores, ao pessoal de nomeação destes, além dos vencimentos fixados nas tabellas.

2.ª

O Ministro e os directores poderão admittir o pessoal extranumerario que se tornar necessario e pelo tempo indispensavel, mediante o abono de diaria que será marcada dentro dos limites e na fórma da observação precedente.

3.ª

Ao thesoureiro, bem como aos seus fiéis, será abonada para quebras uma gratificação fixada até 10 % do respectivo vencimento quando se acharem no exercício de seus cargos.

4.ª

O numero e o vencimento do pessoal jornalheiro de cada divisão serão determinados pelo respectivo director, que submeterá á aprovação do conselho a tabella correspondente.

5.ª

O numero dos administradores, dos seus ajudantes e dos conferentes incumbidos da secção do movimento da 3ª divisão poderá ser elevado á medida que forem sendo desapropriados e incorporados ás obras e serviços do porto os trapiches pertencentes a particulares.

Rio de Janeiro, 10 de novembro de 1903.— *Lauro Severiano Müller.*

AVISO N. 133 — DE 22 DE FEVEREIRO DE 1904

Autoriza a Comissão das Obras do Porto do Rio de Janeiro a receber do Ministerio da Fazenda a ilha de Santa Barbara,

Sr. Ministro dos Negocios da Fazenda — De posse do vosso aviso n. 32, de 17 do corrente mez, declarando haver sido posta á disposição deste Ministerio a ilha de Santa Barbara, conforme vos solicitei por aviso n. 223, de 26 de outubro p. passado, tenho a honra de communicar-vos que autorizei a Commssão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro a receber a dita ilha e della fazer entrega aos empreiteiros das referidas obras, para serem alli installados os respectivos serviços.

Saude e fraternidade. — *Lauro Severiano Müller.*

AVISO N. 186 — DE 7 DE MARÇO DE 1904

Pede que tenham livre transito durante a noite as embarcações da firma C. H. Walker & Companhia.

Sr. Ministro da Marinha — Exigindo a natureza do serviço das obras do porto do Rio de Janeiro, contractadas com C. H. Walker & Comp., que em muitos casos não seja o mesmo serviço interrompido durante a noite, rogo-vos digneis providenciar no sentido de permittir a entrada e sahida das embarcações daquelles empreiteiros, não só durante o dia, como ainda á noite e após o fechamento do porto, segundo a clausula VIII do respectivo contracto, até 31 do corrente mez, em que terão de ser inaugurados os trabalhos, o que de alguma sorte dá caracter urgente á providencia solicitada.

Saude e fraternidade. — *Lauro Severiano Müller.*

AVISO (DA FAZENDA) — DE 8 DE MARÇO DE 1904

Declara que á Comissão Fiscal das Obras do Porto do Rio de Janeiro e não ao Thesouro, cabe excluir das relações os objectos que, por terer similar de produçõ nacional, não gosam de isençõ de direitos.

Sr. Ministro da Industria, Viacão e Obras Publicas — Tendo sido apresentado a este Ministerio, pela firma C. H. Walker & Co., Limited, empreiteira das obras de melhora

mento do porto do Rio de Janeiro, uma relação do material a ser despachado livre de direitos, na qual declara o engenheiro-chefe da 1ª secção da Comissão Fiscal e Administrativa das mesmas obras que ao Thesouro Federal cabe resolver sobre as excepções do art. 433 da Consolidação das Leis das Alfândegas e Mesas de Rendas, rogo-vos dignes fazer sentir áquella commissão que a ella, na fórma do disposto no art. 432, n. 2, da Consolidação citada, e não ao Thesouro, incumbe excluir os objectos que, por terem similar de produção nacional, não gosam de isenção de direitos.

Outrosim, rogo providencieis para que a referida commissão dê inteiro cumprimento áquellas disposições legais, afim de evitar precedentes que podem ser invocados por empresas ou companhias no gozo de concessão identica á que tem a alludida firma.

Saude e fraternidade. — *Leopoldo de Bulhões.*

AVISO N. 210 — DE 14 DE MARÇO DE 1904

Rectifica a escriptura de 30 de junho de 1903, feita com a Empresa Industrial de Melhoramentos no Brazil.

Sr. Ministro dos Negocios da Fazenda — Em resposta ao vosso aviso n. 259, de 16 de novembro ultimo, acompanhado do requerimento da Empresa Industrial de Melhoramentos no Brazil pedindo para rectificar a escriptura de 30 de junho do anno proximo findo, lavrada para execução do accôrdo celebrado com a Fazenda Federal por transferencia de bens, encampação de concessões e liquidação de contas, tenho a honra de declarar-vos que pôde ser acceita a rectificação pedida, contanto que na escriptura respectiva seja tambem incluída a transferencia de dominio para o Estado de dous lotes da pedreira de S. Diogo que, segundo consta, foram contemplados no ajuste de encampação, deixando, entretanto, de figurar na escriptura referida.

Saude e fraternidade. — *Lauro Severiano Müller.*

AVISO (DA MARINHA) N. 396 — DE 22 DE MARÇO DE 1904

Declara que as embarcações empregadas nas obras do porto podem sahir ou entrar a qualquer hora do dia ou da noite.

Sr. Capitão do porto do Rio de Janeiro — Com referencia ao assumpto do vosso officio n. 47, de 11 do corrente mez, declaro-vos, para os devidos effeitos, que resolvi permittir a entrada e sahida das embarcações de C. H. Walker & Comp., contractantes das obras do porto desta Capital, não só durante o dia como ainda á noite, após o fechamento do porto.

Para que possam ser reconhecidas essas embarcações á noite, ora providencio no sentido de ser combinado um signal entre a direcção das mesmas obras e a fortaleza de Villegaignon.

Saude e fraternidade. — *Julio Cesar de Noronha.*

AVISO N. 104 — DE 25 DE MARÇO DE 1907

Autoriza o engenheiro René Chauvin a acompanhar os estudos do porto do Recife.

Ao director tecnico da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro providencieis para que pela sub-commissão de estudos do porto do Recife seja permittido ao engenheiro René Chauvin, representante do Banco

Etienne Muller & Comp., acompanhar os trabalhos da mesma sub-commissão, prestando-lhe as informações de que carecer sobre aquelle serviço.

Saúde e fraternidade. — *Miguel Calmon.*

AVISO (DA MARINHA) N. 504 — DE 15 DE ABRIL DE 1904

Providencia no sentido de facilitar os trabalhos de dragagem das obras do porto.

Sr. Capitão do Porto do Rio de Janeiro — Autorizo-vos a mandar publicar os editaes de que tratastes em officio n. 60, de 6 do corrente mez, necessarios para que fique livre e desembaraçado de saveiros e outras embarcações o ancoradouro comprehendido entre a estação da Companhia *City Improvements*, na Gambôa e o começo da Praia de S. Christovão, em frente á rua do mesmo nome, de modo que não seja prejudicado o serviço de dragagem proximo ao littoral, no alinhamento do novo cães que vae ser construido.

Fica assim attendida a solicitação que vos fez a Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro, em officio n. 119, de 5 do mesmo mez.

Saúde e fraternidade. — *Julio Cesar de Noronha.*

DECRETO N. 5.551 — DE 6 DE JUNHO DE 1905

Autoriza o Ministerio da Fazenda a contractar com os banqueiros N. M. Rothschild and Sons, de Londres, a emissão de tres milhões esterlinos (£ 3.000.000) em titulos de 5 % ao anno e ao preço de noventa e sete libras esterlinas por cem.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Resolve autorizar o Ministro da Fazenda a contractar com os banqueiros N. M. Rothschild and Sons, de Londres, a emissão de tres milhões de libras esterlinas (£ 3.000.000) em titulos de juros de cinco por cento (5 %) ao anno, e ao preço de noventa e sete libras esterlinas (£ 97) por cem, para completar a somma de oito milhões e quinhentas mil libras esterlinas (£ 8.500.000), destinadas ás obras de melhoramento do porto do Rio de Janeiro e outras complementares, e á qual se referem o decreto n. 4.839, de 18 de maio de 1903, e o contracto que com os mesmos banqueiros foi celebrado em 20 do citado mez e anno.

Rio de Janeiro, 6 de junho de 1905, 17^o da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Leopoldo de Bulhões.

DECRETO N. 5.553 — DE 10 DE JUNHO DE 1905

Eleva a 2 %, ouro, a taxa sobre o valor official da importação realizada pelo porto do Rio de Janeiro.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo á necessidade de habilitar o Thesouro Federal com os recursos indispensaveis para occorrer, no vigente exercicio, ao augmento de despezas com o pagamento dos juros do emprestimo de tres milhões esterlinos (£ 3.000.000) a que se

refere o decreto n. 5.551, de 6 do corrente mez, contractado com os banqueiros N. M. Rothschild and Sons, de Londres, e autorizado pelo art. 2.º, n. 4, primeira parte, da lei n. 1.313, de 30 de dezembro de 1904, e art. 7.º, paragrapho unico, n. 4 da lei n. 3.314, de 16 de outubro de 1886, decreta:

Art. 1.º Fica elevada a dous por cento (2 %), ouro, a taxa sobre o valor official da importação realizada pelo porto do Rio de Janeiro.

Art. 2.º A referida taxa de dous por cento (2 %), ouro, será arrecadada pela Alfandega desta Capital a partir de 15 do corrente mez e escripturada sob o titulo de « Renda com applicação especial — Obras do Porto do Rio de Janeiro ».

Rio de Janeiro, 10 de junho de 1905, 17º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Leopoldo de Bulhões.

OFFICIO — DE 11 DE SETEMBRO DE 1905

Declara que o laudo arbitral importa em não ser mais cobrado da « City Improvements Company » o imposto para as obras do porto, como na restituição da importancia que sob esse titulo já tenha pago aquella companhia.

Sr. inspector da Alfandega do Rio de Janeiro — De accordo com o despacho do Sr. Ministro, de 5 do corrente, proferido sobre o requerimento da Companhia *City Improvements*, encaminhado com o vosso officio n. 434, de 26 de julho ultimo, communico-vos que o laudo arbitral a que se refere o officio desta directoria, n. 198, de 28 de abril, importa não só em não ser mais cobrado da mesma companhia o imposto para as obras do porto, como na restituição da importancia que sob esse titulo já tenha pago.

Para orientar essa repartição no processo de restituição cujo andamento deve aquella companhia promover ahi, remetto-vos a inclusa relação por ella apresentada das respectivas notas de despacho com indicação das quantias despendidas com o pagamento do dito imposto desde julho de 1903 até o presente.

Saude e fraternidade.— *Pedro Teixeira Soares.*

DECRETO N. 6.454 — DE 25 DE SETEMBRO DE 1906

Approva a modificação dos planos e plantas para a execução das obras de melhoramento do porto do Rio de Janeiro e declara desapropriados os predios e terrenos nelle comprehendidos. (1)

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, tendo em vista o disposto na primeira parte da clausula VI do contracto de 24 de setembro de 1903, decreta:

Art. 1.º Para a execução das obras de melhoramento do porto do Rio de Janeiro, na fórma do decreto n. 4.859, de 8 de junho de 1903, ficam approvados os planos e plantas que com este baixam, rubricados pelo director geral de obras e viação da Secretaria de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas, alterando os planos e plantas appro-

(1) Foi lavrado no mesmo dia o respectivo termo, na Secretaria da Industria, Viação e Obras Publicas.

vados pelo decreto n. 4.969, de 18 de setembro de 1903, e ficam igualmente desapropriados, na forma da legislação vigente, os predios e terrenos nelle comprehendidos.

Art. 2.º O Ministerio da Industria, Viagem e Obras Publicas providenciará quanto á utilização dos terrenos adquiridos e dos ganhos sobre o mar, quanto á disposição da viação urbana nesses terrenos, de conformidade com a legislação municipal e todas as demais medidas complementares, concernentes aos serviços proprios do porto e suas relações com os da Estrada de Ferro Central do Brazil.

Rio de Janeiro, 25 de setembro de 1906, 18º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

DECRETO N. 6.209 — DE 6 DE SETEMBRO DE 1906

Supprime varios logares no quadro do pessoal da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro e dá execução ao disposto no § 2º do art. 17 da lei n. 1.145, de 31 de dezembro de 1903, revigorado no art. 17 da lei n. 1.453, de 30 de dezembro de 1905.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização contida no n. I do art. 17 da lei n. 1.145, de 31 de dezembro de 1903, e dando execução ao disposto no § 2º do mesmo artigo e lei, revigorados no art. 17 da lei n. 1.453, de 30 de dezembro de 1905, decreta:

Art. 1.º Nas tabellas do pessoal da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro ficam suprimidos os seguintes logares: na 1ª divisão, o de official da secretaria, um de 1º escripturario e um de 2º escripturario da Contabilidade; na 2ª divisão, um de chefe de secção, um de engenheiro de 1ª classe e tres de engenheiros de 2ª classe; na 3ª divisão, o de administrador de 2ª classe.

Art. 2.º Ao pessoal da referida comissão cabem os direitos e as vantagens da actividade e inactividade de que gozam na forma da legislação em vigor os empregados das repartições publicas.

Rio de Janeiro, 6 de novembro de 1906, 18º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

DECRETO N. 6.266 — DE 13 DEZEMBRO DE 1906

Supprime o logar de presidente da comissão fiscal e administrativa das obras do porto do Rio de Janeiro e dá outras providencias.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização contida no art. 17 da lei n. 1.453, de 30 de dezembro de 1905, decreta:

Artigo unico. Fica supprimido o logar de presidente da Comissão Fiscal e Administrativa das obras do porto do Rio de Janeiro, de que trata o regulamento aprovado pelo decreto n. 5.031, de 10 de novembro de 1903; passando as duas divisões, 1ª e 2ª, a constituir uma só divisão, a cargo do director tecnico da mesma comissão.

Rio de Janeiro, 13 de dezembro de 1906, 18º da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

Exposição de motivos

Sr. Presidente da Republica — O projecto approved pelo decreto n. 6.154, de 25 de setembro de 1906, para as obras do porto desta Capital, preenche as melhores condições technicas e satisfaz plenamente ás exigencias da navegação e do serviço aduaneiro, mas offerece o grave inconveniente de acarretar a inutilização do dique da Saude, que constitue obra das mais valiosas no genero e da maior utilidade para a marinha mercante nacional.

Em vista de reiteradas solicitações de interessados na nossa navegação costeira, e da contingencia em que se achava o Governo, precisando dispor, a breve trecho, de um dique com capacidade para receber os novos vasos de guerra encomendados, pareceu de bom alvitre retomar-se o estudo da questão, afim de examinar a possibilidade de solução que melhor attendesse a essas varias circumstancias.

Dos estudos a que procederam o director tecnico das obras do porto do Rio de Janeiro e o capitão de corveta João Manoel de San-Juan, verifica-se que se poderia sem grande despeza alterar o alinhamento da faixa do caes e da avenida do porto, permitindo aproveitar-se o referido dique, sem que dahí resultassem embarços para o trafego do porto, e que não seria difficil amplial-o de modo a comportar os navios de 19.000 toneladas, recentemente contractados para a nossa esquadra.

O dique da actual representa, para a caixa especial do porto, uma despeza de 4.300:000\$, valor pelo qual entrou elle no computo para as desapropriações do Lloyd Brasileiro.

A transformação alvitrada exige obras na importancia approximada de 6.000:000\$, não levando em conta o dispendio com o desmonte da rocha, que se faz preciso, porquanto toda a pedra extrahida será aproveitada.

Com tal despeza attender-se-hão, de prompto, ás necessidades actuaes, assim da nossa marinha de guerra, como da mercante, tendo em vista embarcações de alto porte, com calados effectivos de 10 metros de agua, como se antolha dever ser de futuro, geralmente adoptado.

Neste sentido, poderá o ministerio a meu cargo entrar em accôrdo com o da Marinha, para o fim de concorrer este com parte das despezas para a adaptação acima mencionada, ficando com direito ao uso gratuito do novo dique, para recebimento de todas as embarcações da marinha de guerra, que não possam ser reparados nos actuaes diques da ilha das Cobras.

Seria o meio mais prompto e economico para que o Ministerio da Marinha pudesse prover cabalmente necessidade de tamanho vulto, antes da chegada ao nosso porto das unidades do novo programma naval; do contrario, terá de recorrer a um dique fluctuante, unica solução possivel no curto prazo de que dispõe.

Para a marinha mercante, que actualmente frequenta este porto, um dique de 240 metros de comprimento, como deverá ter o da Saude, é exaggerado e anti-economico, não só pelas suas despezas de custeio, como tambem pela perda de tempo proveniente do exgotto de maior volume d'agua.

Mas, para obviar esse inconveniente, o novo dique poderá ser dividido em dous compartimentos por porta-bateis, tendo o primeiro os mesmos 150 metros approximadamente que hoje tem, e o segundo 90 metros, podendo ser utilizados conjuntamente os dous, ou separadamente qualquer delles.

Taes os motivos, ora sujeitos ao esclarecido juizo de V. Ex., que me parecem justificar a approvação do plano constante do presente decreto.

Rio de Janeiro, 2 de maio de 1907. — *Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

DECRETO N. 6.471 — DE 2 DE MAIO DE 1907

Altera o projecto para as obras de melhoramnto do porto do Rio de Janeiro e muda de local a Estação Maritima da Estrada de Ferro Central do Brazil. (1)

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que expoz o Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, decreta :

Art. 1.º Ficam approvados os planos e plantas que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação, da Secretaria de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas, para a execução das obras de melhoramento do porto do Rio de Janeiro, alterando os planos e plantas approvados pelo decreto n. 6.154, de 25 de setembro de 1906, e ficam igualmente desapropriados, na fórma da legislação vigente, os predios e terrenos nelles comprehendidos.

Art. 2.º Fica tambem approvada a remoção da estação Maritima da Estrada de Ferro Central do Brazil para os terrenos situados á esquerda e no extremo do prolongamento do Canal do Mangue até ao novo caes, devendo ser effectuada a transferencia logo que se achem construidos nesses terrenos os armazens necessarios, passando então para o acervo das obras do porto os actuaes armazens, terreno e mais dependencias da referida estação Maritima, inclusive os terrenos no morro da Providencia.

Art. 3.º A construcção dos armazens e obras accessorias, substitutivas das da actual estação Maritima, será realizada pela commissão fiscal e administrativa das Obras do Porto, e a ligação da nova estação com as linhas da Estrada de Ferro Central do Brazil, pela administração dessa Estrada, correndo as despesas por conta da Caixa Especial para a execução das obras do porto do Rio de Janeiro.

Art. 4.º O dique da Saude será augmentado para se prestar á reparação de navios de grande tonelagem, mediante accordo entre o Ministerio dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas e o da Marinha.

Art. 5.º O Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas providenciará quanto á utilização dos terrenos adquiridos e dos ganhos sobre o mar, quanto á disposição da viação urbana nesses terrenos, de conformidade com a legislação municipal e todas as demais medidas complementares, concernentes aos serviços proprios do porto e suas relações com os da Estrada de Ferro Central do Brazil.

Rio de Janeiro, 2 de maio de 1907, 19º da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

DECRETO N. 6.786 — DE 19 DE DEZEMBRO DE 1907

Approva o prolongamento das obras do porto do Rio de Janeiro entre o canal do Mangue e a ponta do Cajó.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que expoz o Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, decreta :

Art. 1.º Ficam approvados os planos e plantas, que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação, da Secretaria de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas,

(1) Foi feito entre o Governo e a firma empreiteira o respectivo termo de accordo, em 1 de junho de 1907.

para a execução das obras de melhoramento do porto do Rio de Janeiro, em prolongamento das approvadas pelo decreto n. 6.741, de 2 de maio do corrente anno, desde o canal do Mangue até a Ponta do Cajú, e ficam igualmente desapropriados, na fórma da legislação vigente, os predios e terrenos comprehendidos nos mesmos planos e plantas.

Art. 2.º O Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas providenciará quanto á utilização dos terrenos adquiridos e dos ganhos sobre o mar e quanto á disposição da viação urbana nesses terrenos, de conformidade com a legislação municipal.

Rio de Janeiro, 19 de dezembro de 1907, 19º da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

AVISO N. 371 — DE 9 DE NOVEMBRO DE 1908

Manda organizar as instrucções para a fiscalização das obras do porto do Recife.

Sr. director tecnico da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro — Devendo em breve ser dado começo á execução do contracto para as obras do porto do Recife, celebrado com os engenheiros Demetrio Nunes Ribeiro e Edmond Bartissol, autorizo-vos a submeter á approvação deste ministerio as instrucções pelas quaes se deve reger a comissão fiscal e administrativa daquellas obras.

Saude e fraternidade. — *Miguel Calmon.*

AVISO N. 183 — DE 26 DE JUNHO DE 1909

Determina a percentagem a que têm direito os representantes da Fazenda Nacional junto á Comissão Fiscal do porto do Recife.

Ao Sr. director tecnico da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro — Declaro-vos, para os devidos effeitos, em solução ao vosso officio n. 84, de 10 do corrente mez, que não póde ser abonada a diaria que solicitam os representantes da Fazenda Nacional junto á comissão fiscal e administrativa das obras do porto do Recife, por não terem estes a categoria de empregados da comissão, nem serem previstos no respectivo regulamento, para que possam ter qualquer vencimento ou diaria, competindo-lhes, portanto, o abono da quota de 1 % do valor minimo das desapropriações liquidadas amigavel ou judicialmente, para as obras do porto de Recife, como se tem procedido com relação ás obras do porto do Rio de Janeiro.

Saude e fraternidade. — *Francisco Sá.*

DECRETO N. 7.479 — DE 29 DE JULHO DE 1909

Concede á « Leopoldina Railway Company, limited », privilegio para prolongar a sua linha até o porto do Rio de Janeiro e dá outras providencias.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a *Leopoldina Railway Company, limited*, e tendo em vista a necessidade de desenvolver e facilitar as communicações entre a Capital da Republica e as zonas servidas pelas estradas de que é concessionaria aquella companhia, decreta:

Artigo unico. Fica concedido á *Leopoldina Railway Company, limited*, privilegio para prolongar a linha do norte até o porto do Rio de Janeiro e para construir uma via ferrea de

Capivary ou outro ponto conveniente ao porto de Cabo Frio, bem como autorização para construir pontes e armazens na ilha da Conceição, mediante as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 29 de julho de 1909, 21° da Republica e 88° da Independencia.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

Clausulas a que se refere o decreto n. 7.479, desta data

Fica concedido á *Leopoldina Railway Company, limited*, o privilegio para prolongar a linha do norte desde a estação de Jockey-Club até o cães do porto do Rio de Janeiro, no local indicado pelos estudos preliminares e approvados pelo Governo, podendo ser prolongada até a Prainha, quando fôr julgado conveniente, por accôrdo entre o Governo e a companhia.

II

Os estudos definitivos deste prolongamento e da estação inicial junto ao canal do Mangue deverão ser apresentados ao Governo dentro do prazo de quatro mezes da data deste decreto, e a construcção será iniciada 15 dias depois de approvados os mesmos estudos, para ficar concluida a linha no prazo de oito mezes e a estação no de 12 mezes, a partir da mesma data deste decreto.

IV

No canal do Mangue, junto ao cães do porto, a *Leopoldina Railway Company, limited*, terá as installações que forem necessarias para o serviço de conducção dos vagões das suas barcaças para a nova estação.

VIII

A *Leopoldina Railway Company, limited*, obriga-se a fazer nos terrenos de sua propriedade, na ilha da Conceição ou nas adjacencias da mesma ilha, as installações e armazens necessarios para o recebimento e deposito de mercadorias, bem como armazens frigorificos para o deposito de fructas e de generos que precisarem de tal cuidado, devendo essas installações ficar ligadas ao littoral por uma ponte, cujo projecto será opportunamente submettido á approvação do governo.

§ 1.º Ser-lhe-ha permittido construir pontes do embarque e desembarque, nas quaes poderão atracar os vapores para o recebimento de cargas remettidas para o exterior, ficando esse serviço, cujas despesas correrão por conta da companhia, sujeito ás condições que forem estabelecidas pelo Governo.

§ 2.º Em tres pontes, mediante as cautelas fiscaes e o pagamento das taxas cobradas no porto do Rio de Janeiro e constituindo renda deste, poderá a *Leopoldina Railway Company, limited*, fazer o desembarque dos materiaes destinados ao serviço das suas linhas ferreas, na quantidade e da especie autorizada pelo Governo em cada anno.

§ 3.º A permissão a que se referem os §§ 1º e 2º desta clausula poderá ser declarada sem effeito pelo Governo quando, a bem das cautelas fiscaes e aduaneiras, se tornar isto necessario, indemnizada a companhia das despesas que houver feito e resalvados todos os seus interesses.

XIV

Fica, outrosim, entendido que o privilegio de que trata a clausula I deste decreto só se refere ao direito para a companhia de prolongar a sua propria estrada e não impede absolutamente que outras estradas de ferro possam tambem vir até o caes do porto do Rio de Janeiro, quando o Governo o julgar conveniente.

LEI N. 2.210 — DE 28 DE DEZEMBRO DE 1909

(Orçamento da receita para 1910)

.....
Art. 30. No contracto para o arrendamento dos serviços do porto do Rio de Janeiro, o Governo observará as seguintes bases:

a) reduzir as taxas, de modo a, como complementares do imposto de 2 % em ouro, assegurar a receita necessaria ao custeio do serviço e ac das dividas contrahidas para a execução de obras, não devendo a nova tabella exceder ás taxas que pesam actualmente sobre os navios e mercadorias de procedencia nacional ou estrangeira;

b) perfeito aparelhamento do porto por meio de quaesquer obras complementares necessarias para facilitar e baratear os serviços, para a armazenagem a longos prazos e para a guarda e conservação de mercadorias que exijam depositos especiaes ou outras condições peculiares;

c) maior facilidade ou quaesquer vantagens offerecidas á importação de carvão de pedra e exportação de fructas, café, madeira, animaes, mineraes, generos a granel e lacticinios;

d) guarda e armazenagem, independente de pagamento de direitos de importação, de mercadorias que possam ser reexportadas;

§ 1.º O governo entregará logo ao arrendatario a parte já concluida do caes e os armazens que já estiverem promptos.

§ 2.º Fica revogado o art. 19 da lei n. 1.313, de 30 de dezembro de 1904, pagando, porém, todos os navios que entrarem pela barra, a titulo de conservação do porto a taxa de um real por kilogramma de mercadoria embarcada ou desembarcada, exceptuadas as de produção nacional e o carvão de pedra, que ficam isentos. (1)

(1) EDITAL DE CONCURRENCIA PARA O ARRENDAMENTO DO NOVO CAES DO PORTO DO RIO DE JANEIRO

De ordem do Sr. ministro, faço publico que, no dia 28 de dezembro do corrente anno, ao meio dia, nesta directoria geral e na Delegacia do Thesouro em Londres, serão recebidas e abertas propostas para o arrendamento do novo caes do porto do Rio de Janeiro, segundo as especificações constantes das seguintes condições:

I

Os serviços do porto do Rio de Janeiro, cuja exportação industrial o Governo pretende arrendar, são todos os que dizem respeito ao carregamento e descarga, capatazias, armazenamento e guarda das mercadorias de importação e exportação, nacional ou estrangeira, pelo mesmo porto.

II

O Governo entregará, desde logo, ao arrendatario o trecho de caes correspondente aos cinco grandes armazens que se acham promptos e aparelhados para o serviço e irá, successivamente, entregando os trechos seguintes, á proporção que forem ficando igualmente promptos e aparelhados, de sorte que, concluidos estes, possa o arrendatario utilizar-se de toda a extensão do caes em construcção, desde a embocadura do canal do Mangue até á Prainha, com os armazens precisos, tudo aparelhado, como se acha o primeiro trecho acima referido, e mais dous guindastes fixos para 20 a 30 toneladas e uma cabrea fluctuante para 100 toneladas.

Esta entrega será feita por um arrolamento descriptivo de todas as obras, machinismos e aparelhos e por uma planta do porto, indicando as profundidades da agua, dentro do perimetro que constitue a bacia do porto, para o serviço dos novos caes.

III

O prazo do arrendamento começará na data em que fôr assignado o respectivo contracto e terminará no dia 31 de dezembro de 1921, com a entrega ao Governo de todas as obras, machinismos e aparelhamentos constantes do arrolamento mencionado na clausula antecedente, e mais o que tiver accrescido no decurso do contracto, tudo em perfeito estado de conservação e funcionamento.

IV

O arrendatario cobrará pelos serviços que prestar aos navios e ás mercadorias as taxas seguintes em moeda papel:

I — Taxas pagas pelos navios.	
a) Atracação:	
Por dia e por metro linear de caes occupado por navio a vapor.....	\$700
Por dia e por metro linear de caes occupado por navio a vela.....	\$500
b) Pela carga ou descarga de mercadorias e quaesquer generos, por kilogramma..	\$001,5
c) Pela conservação do porto, por kilogramma de mercadoria ou quaesquer generos embarcados ou desembarcados	\$001
II — Taxas dos serviços prestados á mercadoria, pagas directamente pela mesma e de conformidade com a Consolidação das Leis das Alfandegas.	
a) Taxas de capatazias:	
Por volume de peso, não excedente de 50 kilogrammas	\$200
Por dezena, ou fracção de dezena, de kilogramma que exceder.....	\$100
e) Taxas de armazenagem:	
Até 30 dias, 1 % ao mez.	
Até 60 dias, 1 ½ % em cada mez.	
Até 90 dias, 2 % em cada mez.	
Pelo tempo que decorrer, além dos 90 dias, 3 % ao mez.	
III — Taxas de transporte em vagões de linha ferrea.	
f) Por tonelada de carvão de pedra.....	2\$000

Por tonelada de qualquer genero a granel ou em volumes até o peso de 1.500 kilogrammas, cada um.....	3\$000
Por tonelada de generos em volume, de peso de 1.500 até 5.000 kilogrammas	4\$000
Por tonelada em volume indivisivel de mais de 5.000 kilogrammas de peso. Preço convencional.	
g) Os minerios de manganez e de ferro pagarão, em substituição das taxas fixadas nesta clausula, uma taxa total de 2\$ por tonelada, correspondente aos serviços de carga e descarga e de transporte.	
IV — Taxas por serviços não obrigatorios para o arrendatario e facultativos para o commercio e para a navegação.	
h) Taxas de armazenagem de café para exportação:	
Pela armazenagem nos armazens externos qualquer que seja o tempo de armazenagem com espaço para beneficiamento e ensaque, por sacca.....	\$100
Armazenagem de café ensaccado depositado nos armazens internos com designação do navio para embarque, por mez e por sacca.....	\$100
Os mesmos cafés depositados sem designação de navio para embarque, por mez e por sacca.....	\$200
i) Taxa de estiva nos navios:	
Por tonelada de mercadoria em carga ou descarga	1\$000
j) Taxa de supprimento de agua aos navios:	
Por metro cubico de agua, medido por hydrometro	1\$000

V

As taxas mencionadas na clausula anterior são definidas e serão applicaveis do modo seguinte:

a) A taxa de atracação corresponde á utilização de caes para a amarração dos navios, sendo esta operação feita sob a direcção e responsabilidade do respectivo commandante, auxiliado, mediante requisição voluntaria sua, pelo mestre do porto.

As taxas serão applicadas á extensão do caes que fôr occupado pelo navio, correspondendo a primeira aos navios movidos a vapor ou outro motor moderno e a segunda ás embarcações á vela e outras não movidas a vapor.

a) A taxa de carga e descarga será cobrada pelo peso bruto de toda a mercadoria ou generos de qualquer especie que sejam embarcados ou desembarcados no porto.

c) A taxa de conservação do porto corresponde a todos os trabalhos e despezas de dragagem para a desobstrucção e conservação do porto, mantidas sempre as alturas minimas de agua indicadas na planta do porto, referida na clausula II. Esta taxa é cobrada do navio, conjunctamente com a de carga ou descarga, para toda a mercadoria embarcada ou desembarcada no porto.

d) A taxa de capatazias comprehendo toda a braçagem e movimentação das mercadorias ou quaesquer generos, desde o seu recebimento até a sua entrega nas portas externas dos armazens ou depositos e vice-versa, para os generos de exportação.

Para as mercadorias sujeitas ao exame e conferencia da Alfandega, ella comprehende não só a arrumação dos volumes nos armazens ou depositos, como a abertura dos mesmos, o reacondicionamento das mercadorias e fechamento dos caixões ou envoltórios, e toda a demais bragaçem até a entrega aos respectivos donos, nas portas externas, depois de feito o despacho pela Alfandega.

A taxa de capatazias será cobrada de conformidade com as disposições das leis das Alfandegas.

e) A taxa de armazenagem será cobrada tambem de conformidade com as leis das Alfandegas.

f) A taxa de transporte em vagões de linha fereira comprehende a carga e arrumação da mercadoria nos vagões, o reboque e transporte destes até ás estações das estradas de ferro no porto, tomadas as mercadorias nos armazens ou deposito do porto para serem entregues ás estradas ou para serem reembarcadas em navio atracado ao caes.

As mercadorias desembarcadas no caes para serem directamente entregues ás estradas de ferro, sem passarem pelos armazens ou depositos do porto, pagarão a taxa de capatazias e da mesma fórma as mercadorias que forem entregues pelas estradas de ferro em seus vagões, para serem immediatamente embarcadas em navio atracado ao caes.

Si as estradas não fornecerem o numero de vagões precisos para a descarga do navio com a necessaria presteza, as mercadorias que não tenham vagões das estradas para receber-as directamente, serão recolhidas aos armazens ou depositos do porto, sujeitas então, ás taxas de capatazias e de transporte.

VI

Nenhuma mercadoria ou carga de qualquer natureza, com excepção das mencionadas nas clausulas VII e VIII, que fôr embarcada ou desembarcada nos caes será isenta das taxas respectivas.

Si, com autorização do Governo, depois de concluidas ás obras de melhoramento do porto, a que se refere a clausula II, qualquer navio fizer carga ou descarga de mercadorias, sem atracar ao caes, o arrendatario cobrará as taxas de carga e descarga, de conservação do porto e de atracação por toda e tonelagem embarcada ou desembarcada e pelo tempo que durar o respectivo serviço, de conformidade com o art. 19, da lei n. 1.313, de 30 de dezembro de 1904.

VII

São isentos de taxas relativas á atracação do caes os botes, escaleres e outras embarcações miudas, de qualquer systema, empregadas no movimento exclusivo de passageiros e bagagens, e as peptinentes aos navios em carga e descarga no caes.

VIII

Serão embarcadas e desembarcadas gratuitamente, nos estabelecimentos arrendados, quaesquer sommas de dinheiros pertencentes á União ou aos Estados, as malas do Correio, as bagagens dos passageiros, civis ou militares, cargas pertencentes ás legações estrangeiras, os petrechos bellicos, os imigrantes e suas bagagens, correndo por conta do arrendatario o transporte destas ultimas de bordo até ás estações das estradas de ferro pelos vagões destas.

IX

O arrendatario deverá facilitar por todos os meios os serviços da União ou dos Estados, dando-lhes preferencia para uso dosapparelhos e do caes, sendo, porém, estes serviços indemnizados.

No caso de movimento de tropas, federaes ou estaduaes, poderão estas utilizar-se de todos os estabelecimentos do porto para embarque e desembarque, sem ficarem sujeitas ao pagamento de taxa alguma.

X

Si o Governo permittir livre transitio pelo porto para mercadorias destinadas a outros paizes, expedirá para tal fim regulamento especial, mantendo os interesses do fisco e os do arrendatario no que diz respeito ao serviço de carga, descarga, capatazias e armazenagem.

XI

O arrendatario não poderá fazer nenhum dos serviços que fazem objecto do contracto por preços ou taxas differentes das mencionadas na clausula IV ou de outras que forem estabelecidas pelo Governo, sob pena de multa e de indemnização á Caixa do Porto, si cobrar de menos, e de restituição á parte lesada, si cobrar de mais.

XII

Os armazens entregues ao arrendatario gozarão de todos os favores, vantagens e onus conferidos por lei aos armazens alfandegados e entrepostos da União.

XIII

Considera-se faixa do porto a área comprehendida entre o paramento do caes e o alinhamento externo dos armazens na Avenida do Porto.

Esta faixa é reservada exclusivamente para os serviços do porto e dentro della nenhuma entidade estranha poderá fazer qualquer serviço.

XIV

O arrendatario poderá ter armazens externos na Avenida do Porto, do lado opposto á faixa desta, ligados ao caes por linha ferrea.

Nesses armazens poderão ser recolhidas mercadorias, depois de despachadas pela Alfandega e pagos os respectivos impostos, para serem guardadas em deposito, mediante o pagamento por tabella de taxas de armazenagem, propostas pelo arrendatario e approvadas pelo Governo.

Si o Governo resolver que esses armazens externos sejam construidos nos termos da clausula XVIII, a renda de sua utilização será reunida á renda bruta do porto.

XV

O arrendatario obriga-se a fazer os serviços que lhe incumbem, com toda a regularidade, ordem e

presteza, attendendo ás reclamações das partes, que forem justas, a juizo do Governo, em tudo que fôr concernente ás obrigações acima mencionadas, sendo responsavel pela guarda e boa conservação das mercadorias que receber.

Fica elle sujeito a todas as leis, regulamentos e instrucções em vigor ou que venham a ser expedidos pelo Ministerio da Fazenda, relativos ao recebimento, guarda, conservação e entrega das mercadorias, que forem applicaveis aos armazens arrendados.

O serviço de carga e descarga dos navios, uma vez começado, ficará sujeito á fiscalização da Alfandega, que para tal fim dará ao arrendatario as preizas instrucções.

XVI

O arrendatario fica subordinado ao inspector da Alfandega em tudo que disser respeito ás conveniencias e garantias do fisco, cumprindo rigorosamente todas as instrucções ou ordens que pelo mesmo lhe forem expedidas.

Nos mesmos termos fica subordinado á repartição fiscal, encarregada pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas da fiscalização deste contracto, na parte concernente á execução dos serviços e ao cumprimento das obrigações constantes deste.

O chefe desta repartição e o inspector da Alfandega são, perante o arrendatario, os representantes do Governo, cada um na alçada que lhe cabe.

XVII

O arrendatario terá a liberdade de acção na parte administrativa e economica dos serviços que contractar, mas não poderá fazer alterações ou modificações nas obras e aparelhamentos que lhe forem entregues sem prévia autorização do Governo.

XVIII

Si o arrendatario justificar a necessidade de obras ou aparelhamento complementares, poderá ser autorizado pelo Governo a fazer os trabalhos e installações que propuzer, com capitaes seus, mediante planos e orçamentos préviamente approvados pelo Governo.

O capital assim empregado vencerá o juro annual de 6 %, pago semestralmente, e delle será reembolsado o arrendatario pelo Governo no fim do prazo do contracto.

O Governo, porém, reserva-se o direito de fazer as obras, ou fornecer o aparelhamento á sua custa, desde logo, si assim lhe convier.

XIX

Será considerada renda bruta do porto a somma de todas as rendas ordinarias ou extraordinarias, eventuaes ou accessorias, que forem recolhidas pelo arrendatario.

Até o dia 5 de cada mez, o arrendatario apresentará á repartição competente um balancete, com as necessarias discriminações da renda arrecadada no mez anterior, e cumprirá todas as instrucções que lhe forem dadas para a melhor fiscalização e reconhecimento da referida renda.

XX

A cobrança das taxas pelos serviços prestados pelo arrendatario á mercadoria só será feita depois de despachadas as mercadorias pela Alfandega e a esta pagos os direitos de entrada e outros impostos que já estejam ou tenham de estar a cargo da Alfandega.

Para os generos de cabotagem não tributados, ou independentes da fiscalização aduaneira, a referida cobrança será feita por occasião da entrega das mercadorias a seus donos.

Para es serviços prestados aos navios, a cobrança será feita pelo arrendatario logo que fique terminada a carga ou descarga dos navios, que não serão desembaraçados pela Alfandega, sem a apresentação dos respectivos recibos.

XXI

O arrendatario será responsavel pelas rendas que arrecadar, de conformidade com a legislação em vigor.

XXII

O arrendatario entrará semanalmente para o Thezouro Nacional com a renda que tiver recolhido até a data desta entrega, mediante uma guia expedida pela repartição competente, depois de deduzida a porcentagem que lhe couber, de accôrdo com a clausula XXIV.

Verificado pela repartição competente o balancete de que trata a clausula XIX, far-se-ha a conta definitiva das porcentagens a que tiver direito o arrendatario, para indemnizal-o do que demais tiver recolhido semanalmente, ou para fazel-o entrar com o que tiver descontado a mais.

XXIII

Correrão por conta do arrendatario todas as despesas relativas á administração e custeio dos serviços do porto, as de conservação e reparações de todas as obras e aparelhamentos que lhe forem entregues, inclusive a dragagem do mar para manutenção das alturas de agua indicadas na planta do porto, a que se refere a clausula II, a iluminação dos armazens, edificios, faixa do porto, boias illuminativas, a vigilancia, o supprimento de agua potavel e qualquer outra despesa ordinaria, extraordinaria ou eventual que se referir aos serviços arrendados e ao contracto, inclusive a quota paga ao Governo para as despesas de fiscalização.

XXIV

A concorrência para o arrendamento versará sobre o valor das porcentagens da renda bruta pedidas pelos proponentes para todas as despesas mencionadas na clausula anterior e para lucro do arrendatario.

As porcentagens variarão com os valores crescentes da renda bruta, de cinco em cinco mil contos.

Assim, os proponentes deverão indicar as porcentagens para os seguintes valores da renda bruta: até cinco mil contos de réis em papel, para o primeiro accrescimento, de cinco a 10 mil contos, para o segundo accrescimento, de 10 a 15 mil contos, para o terceiro accrescimento acima de 15 mil contos.

XXV

Para garantia do exacto cumprimento do contracto e das responsabilidades que cabem ao arrendatario, depositará elle no Thesouro Nacional, na data da assignatura do contracto, uma caução de mil contos de réis ou o equivalente em ouro, ao cambio de 15 dinheiros por mil réis, que será elevada ao dobro, quando estiver entregue ao arrendatario toda a extensão do caes desde a embocadura do canal do Mangue até á Prainha.

Esta caução, que poderá ser feita em titulos da divida nacional, interna ou externa, ou em moeda, sem direito a juros, responderá pelo pagamento das multas e de quaesquer despezas que o Governo faça por conta do arrendatario, em virtude do contracto, deduzindo-se della as respectivas importancias, caso arrendatario, intimado a pagal-as, não o faça dentro do prazo que lhe tiver sido marcado na mesma intimação.

Uma vez desfalcada a caução por taes descontos, será o arrendatario obrigado a reintegral-a dentro do prazo de 15 dias, sob pena de ficar o mesmo arrendatario constituido em mora, *ipso jure*, e obrigado por isso ao pagamento do juro de 9 % ao anno, cabendo ao Governo o direito de cobrar executivamente a importancia do desfalque e correspondentes juros, nos termos do art. 52, letras *b* e *c*, parte 5^a do decreto n. 3.084, de 5 de novembro de 1898.

Fica entendido que, si esta caução tiver sido desfalcada por despezas feitas pelo Governo, por conta do arrendatario, de accôrdo com as clausulas deste contracto, só lhe será entregue o saldo que houver no fim do prazo do contracto.

XXVI

Até o dia 10 de cada mez será organizada a conta da receita arrecadada no mez anterior e determinado o valor da porcentagem pertencente ao arrendatario, para os fins da clausula XXII.

XXVII

O Governo poderá augmentar ou diminuir as taxas estabelecidas na clausula IV, mas a determinação da porcentagem a pagar ao arrendatario será feita sobre a renda bruta calculada com as taxas marcadas nessa clausula, qualquer que seja a alteração para mais ou para menos que nellas faça o Governo, em qualquer época.

XXVIII

Durante o prazo do contracto o arrendatario é obrigado a fazer á sua custa a conservação e reparações de que carecerem as obras, machinismos e demais bens que lhe forem entregues, mantendo tudo em perfeito estado de conservação e funcionamento, devendo substituir por novos, tambem á sua custa, o que se inutilizar. Da mesma fórma fará a desobstrucção e dragagens que forem necessarias para a manutenção da profundidade de agua na bacia do porto marcada na respectiva planta.

Si, intimado a fazer qualquer obra de conservação ou de reparo, deixar o arrendatario de cumprir a ordem no prazo que lhe tiver sido marcado, poderá o

Governo mandar fazer o trabalho por outrem, por conta do arrendatario, e si este se recusar ao pagamento da respectiva despeza, o Governo mandará descontar a importancia da caução a que se refere a clausula XXV.

XXIX

Além das taxas referidas na clausula IV o arrendatario terá a faculdade de perceber outras em remuneração de serviços que preste nos estabelecimentos arrendados, como o de emissão de *warrants*, rebobques e outros não previstos no contracto, desde que lhe seja pelo Governo dada a respectiva autorização com approvação das taxas.

XXX

Os trapiches alfandegados Ypiranga, Ordem e Docas Nacionaes, de propriedade da União, serão entregues ao arrendatario para exploral-os conjunctamente com o primeiro trecho de cáes, devendo nelles cobrar unicamente as taxas de capatazias e armazenagem, não sendo nenhuma dellas superior ás que se acham em vigor na Alfandega desta Capital.

Logo, porém, que seja entregue ao arrendatario toda a extensão do cáes, de que trata a clausula II, cessará o alfandegamento dos citados trapiches, voltando então para o Governo os respectivos edificios com os seus aparelhamentos actuaes.

XXXI

Emquanto não estiver entregue ao arrendatario toda a extensão do cáes, de que trata a clausula II, serão mandados pela Alfandega desta Capital, para atracar ao cáes, os navios que o trecho do mesmo cáes comportar de modo a estar sempre aproveitada toda a sua capacidade de trafego.

XXXII

Antes do arrendatario começar a exploração do cáes e trapiches alfandegados, sujeitará ao Governo o regulamento para a execução de todos os seus serviços e só depois d'elle approvado pelo Governo poderá inicial-os. Esse regulamento deverá estar de accôrdo com as condições do presente edital e com as disposições das leis em vigor que se refiram áquelles serviços.

XXXIII

Fará parte das obras arrendadas um deposito para o recebimento e guarda de inflammaveis, explosivos e corrosivos, logo que o Governo tenha resolvido sobre a escolha do local e construcção do mesmo deposito.

XXXIV

Pela inobservancia de qualquer das clausulas do contracto para que não esteja estabelecida penalidade especial, ficará o arrendatario sujeito a multas até o maximo de 20:000\$, e no dobro pelas reincidencias, impostas pelo chefe da Repartição Fiscal, com recurso para o ministro da Viação e Obras Publicas.

Si estas multas não forem pagas pelo arrendatario dentro do prazo de 15 dias, após decisão do ministro, no caso de ser usado o recurso acima estabelecido, contado da data da respectiva intimação, será o seu valor descontado da caução de que trata a clausula XXV.

XXXV

Si o arrendatario não residir na Capital Federal, terá nesta um representante, com plenos e illimitados poderes para tratar e resolver definitivamente, perante o administrativo e o judiciario brasileiros, quaesquer questões que com elle se suscitem, podendo o dito representante ser demandado e receber citação inicial e outras em que, por direito, se exija citação pessoal.

O arrendatario ou seu representante não poderão ausentar-se, mesmo temporariamente, da Capital Federal sem sciencia e permissão do Governo.

XXXVI

As questões entre o Governo e o arrendatario relativas ao serviço deste, e as que disserem respeito á intelligencia de clausulas do contracto, serão submettidas pelo chefe da Repartição Fiscal, no prazo de oito dias, ao ministro da Viação e Obras Publicas, que as resolverá com promptidão.

Si o arrendatario não se conformar com a resolução dada, seguir-se-ha, em ultima instancia, o arbitramento, escolhendo cada parte um arbitro dentro do prazo de 10 dias; não chegando estes a accôrdo, a questão será resolvida por um terceiro arbitro, escolhido dentro de 10 dias, de commum accôrdo; na falta deste accôrdo, cada uma das partes contractantes, dentro de cinco dias, apresentará dous outros arbitros e dentre os quatro a sorte designará o desempassador, que resolverá a questão no prazo de 10 dias.

Fica entendido que as questões previstas ou resolvidas em clausulas do contracto, como as de multas, rescisão e outras, não são comprehendidas na presente clausula.

XXXVII

Quaesquer outras questões que, porventura, se possam suscitar na execução do contracto, quer sejam administrativas, quer sejam judiciaes, serão sempre decididas pelos tribunaes brasileiros, e o fóro para todas as questões judiciais entre o Governo e o arrendatario, seja este autor ou réo, será o federal.

XXXVIII

O Governo poderá rescindir o contracto, a partir de 1 de janeiro de 1917, por accôrdo amigavel com o arrendatario e, na falta deste, mediante pagamento de uma indemnização correspondente a 10 % da renda bruta recolhida pelo arrendatario nos 12 mezes anteriores á data da rescisão.

XXXIX

A rescisão do contracto poderá ser declarada de pleno direito, por decreto do Governo, sem dependencia de interpeção ou acção judicial, si o arren-

datario, depois de multado, reincidir em qualquer falta que diga respeito a contrabandos ou prejuizos do fisco.

Verificada a rescisão nestes termos, perderá o arrendatario, em favor da União, a caução a que se refere a clausula XXV.

XL

Para as despesas de fiscalização, o arrendatario entrará para o Thesouro Nacional, por semestres adelantados, com a quantia de 30:000\$, em papel moeda nacional.

XLI

Os proponentes escreverão por extenso, sem raturas, entrelinhas ou emendas e sem condição alguma fóra deste edital, as porcentagens que pretenderem para a execução dos serviços do porto, de conformidade com este edital e nos termos da clausula XXIV, fechando esta proposta em um envelope lacrado, sobre o qual escreverão — Proposta de... (nome do proponente).

Reunirão a esse envelope as provas que puderem apresentar de sua capacidade administrativa, industrial e financeira, e o recibo da caução a que se refere a clausula XLII.

Todos esses documentos serão fechados em segundo envelope, igualmente lacrado, que será entregue no dia designado para o recebimento das propostas. Nesse dia, com as formalidades do costume, serão abertos todos os envelopes, desentranhando-se delles os documentos de prova de idoneidade e reunindo-se os envelopes com as propostas de preços, fechados como se acharem, em um mesmo envolvero, que, depois de lacrado e rubricado pelos proponentes presentes que o queiram fazer, ficará depositado no Ministerio da Viação e Obras Publicas, sob a guarda do director de Obras e Viação.

Dentro de tres dias, serão publicados pelo *Diario Official* os nomes dos proponentes julgados idoneos para o contracto e annuciado o dia para a abertura das propostas de preços, sendo nesse dia restituídas aos demais proponentes as respectivas propostas fechadas como foram entregues.

A preferencia será dada ao concurrente que offerecer menor porcentagem média para uma renda bruta de 16 mil contos de réis, annuaes.

O Governo, que se reserva o direito de julgar livremente sobre a idoneidade moral, industrial e financeira dos proponentes, poderá igualmente annular a presente concorrência si achara inaceitaveis os preços pedidos nas propostas, não ficando aos proponentes direito de reclamarem qualquer indemnização, sob qualquer titulo.

Será previamente nomeada pelo Governo uma comissão de cinco membros para o exame e julgamento das provas de idoneidade apresentadas pelos concurrentes.

XLII

Para garantia da assignatura do contracto, os proponentes farão no Thesouro Nacional uma caução de 200:000\$ em moeda corrente, que reverterá para os cofres da União, caso o proponente deixe de assignar

o respectivo contracto no prazo de 10 dias, contados da data em que pelo *Diario Official* lhe fôr feita a notificação da acceitação da sua proposta.

Directoria Geral de Obras e Viação, 27 de setembro de 1909. — *J. F. Parreiras Horta*, director geral.

PARECER DO DIRECTOR DA COMMISSÃO FISCAL E ADMINISTRATIVA DAS OBRAS DO PORTO DO RIO DE JANEIRO, SOBRE O ARRENDAMENTO.

Por ordem do Sr. ministro da Viação e Obras Publicas, e para evitar qualquer equívoco sobre as condições de arrendamento dos serviços do porto do Rio de Janeiro, dou publicidade ao meu parecer de 29 do mez findo, abaixo transcripto, sobre uma consulta feita em relação a diversas clausulas do edital de concorrência, que está sendo publicado, para conhecimento daquelles que pretenderem comparecer nessa concorrência.

Escriptorio da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro, 9 de novembro de 1909. — *Francisco de Paula Bicalho*.

No requerimento, que junto restituo, os Srs. Antonio Carlos da Silva Telles e Francisco de Paula Ribeiro pedem ao Governo alguns esclarecimentos sobre os serviços do porto, que vão ser arrendados, conforme edital de concorrência que está sendo publicado pela imprensa.

Para poder prestar as informações pedidas, é preciso distinguir no prazo mareado para o contracto os dous periodos distinctos:

1º, antes de concluidas todas as obras mencionadas na clausula 2ª do edital, desde o canal do Mangue até a Prainha;

2º, depois de concluidas as obras, e entregue ao arrendatario todo o serviço do porto.

No primeiro periodo, e de conformidade com a clausula XXXI do edital, a alfandega mandará atracar aos novos cáes os navios que o trecho, ou os trechos successivamente entregues ao arrendatario, puderem comportar, de modo a estar sempre aproveitada toda a sua capacidade de trafego.

Neste periodo o referido arrendatario poderá cobrar as taxas mencionadas na clausula IV do edital, sómente dos navios e mercadorias que se utilizarem dos cáes e armazens que lhe estiverem entregues.

No segundo periodo, em virtude do disposto no art. XIX da lei n. 1.313, de 30 de dezembro de 1904, «nenhuma mercadoria, seja qual for a sua natureza ou destino, que entre pela barra, poderá ser desembarcada sem transitar pelos cáes ou obras, sujeita sempre ao pagamento das taxas respectivas. Esta disposição applica-se, nos mesmos termos, e em todos os casos, ás mercadorias a embarcar.

Por esta disposição, que transcrevo, *ipsis verbis*, torna-se claro que toda a importação ou exportação, nacional ou estrangeira, que se realize pela nossa barra, terá de ser feita por intermedio das novas obras, sujeitas ás taxas marcadas no edital.

Penso que esta explicação deveria bastar para os fins a que se refere o requerimento que informo.

Entretanto, para evitar qualquer equívoco de interpretação, passo a informar, uma por uma, ás perguntas feitas pelos requerentes.

1ª

« Estão sujeitas a todas as taxas da clausula IV todas as embarcações que levarem ou trouxerem cargas pela barra do Rio de Janeiro, bem como, taes cargas passando ou não estas pelos novos caés? »

— Sim, nos termos do edital, que explica as condições para a cobrança das diversas taxas.

2ª

« A taxa de capatazias attinge sómente o que passa pelo novo caés ou devem os arrendatarios, para perceber-a, irem fazer o serviço correspondente em quaesquer pontos do littoral da bahia, inclusive ilhas com depositos particulares? »

Pela lei citada, todo o movimento do porto deverá ser feito pelo novo caés e seus aparelhamentos, e é só nelles que os arrendatarios são obrigados a fazer os referidos serviços.

Si o Governo permittir qualquer operação de carga ou descarga fóra dessas obras, terá então applicação o disposto no segundo periodo da clausula VI do edital, que é sufficientemente claro e explicito.

Seria talvez conveniente que gozasse dessa permissão o carvão exclusivamente destinado aos navios que frequentam o porto, aos quaes são fornecidas annualmente 300.000 a 400.000 toneladas; questão esta que o Governo resolverá opportunamente.

3ª

« As mercadorias que as leis da Alfandega permit-tirem que sejam despachadas e desembarcadas a bordo ou sobre agua e ali entregues aos seus donos, e neste caso todas as da tabella H (85% do total da importação, além da cabotagem) podem ser por estes, os seus donos, desembarcadas em qualquer ponto do littoral da bahia, fóra do novo caés, livres das taxas de capatazias »

Não, porque pela lei citada todo o movimento terá de ser feito por intermedio dos novos caés, com pagamento das taxas que forem cobráveis, nos termos do mesmo edital.

4ª

« A taxa de 2\$, a que fica sujeito o minerio de manganez e de ferro e que, no final da letra G, n. 3, da clausula IV, se explica que corresponde ás taxas de *carga, descarga e de transporte*, comprehende tambem as taxas de metragem ou atracação, as de dragagem e capatazias? »

Sim. A taxa de 2\$, por tonelada de minerio, como se declara na letra e numero citados, é a *taxa total* que poderá ser cobrada para o recebimento e embarque dos referidos minerios.

5ª

« O serviço nos actuaes armazens da Alfandega serão tambem entregues ao arrendatario? »

Não, porque taes serviços serão supprimidos nos *actuaes armazens da Alfandega*, passando a serem feitos pelo arrendatario nos novos armazens do porto

«As mercadorias retiradas directamente das embarcações para vagões das estradas de ferro e assim entregues nos desvios das estações destas, ou, da mesma forma, recebidas em vagões naquelles desvios, para serem levadas directamente para bordo das embarcações atracadas ao cáes, estão sujeitas á taxa de transporte, como parece, pela primeira parte da clausula VI, mas que, pela V, não se fez claro?»

A clausula VI estabelece que, salvas as excepções nella indicadas, nenhuma mercadoria, que fór embarcada nos cáes, será isenta das taxas respectivas.

As letras *d* e *f* da clausula V, explicam claramente os característicos para cobrança das taxas de *capatazias* e de *transporte*, que só poderão ser cobradas conjunctamente, na hypothese figurada no periodo final da letra *f*, sendo a de *capatazias* pelo deposito no cáes e a de *transporte* pela sua remoção deste deposito para as estações das vias ferreas.

No primeiro periodo desta mesma letra, igual facto se verifica, pois que a mercadoria recolhida aos armazens ou depositos do porto, fica desde logo sujeita, por esse facto, á taxa de *capatazias*, e terá de pagar tambem a de *transporte* si, em vez de ser nelles entregue a seu dono, tiver de ser removida desses armazens ou depositos para as estações das estradas de ferro.

Para se tornar bem claro o ponto que parece em duvida, devo dizer que as mercadorias que sahirem de bordo directamente para as estações das estradas de ferro ou vierem destas para serem embarcadas directamente em navios atracados aos cáes, não pagarão taxa de *transporte*, mas sim a de *capatazias* sómente, não fallando nas que tenham de ser cobradas dos navios, de conformidade com o n. 1 da clausula IV.

«As locomotivas para os serviços de manobras e reboques de trens entre os desvios das estações das estradas de ferro e o recinto do cáes novo, devem ser adquiridas pelos arrendatarios, nos termos da clausula XVIII, bem como as dragas e batelões para o transporte do dragado, rebocadores, lanchas e outros materiaes necessarios para os serviços de conservação da profundidade do porto, a que se refere a clausula XXII, materiaes esses de demorada aquisição?»

Esta questão está prevista na clausula XVIII do edital.

Por accôrdo entre o Governo e o contractante, esses aparelhamentos serão fornecidos pelo Governo ou adquiridos pelo contractante, nos termos da clausula citada.

Assim, para os movimentos dos vagões será resolvido si devem ser empregados locomotivas a vapor ou movidas por electricidade e cabrestantes electricos para o trafego no cáes.

Para o material fluctuante de dragagem e transporte, que é o de maior custo e de mais demorada obtenção, póde, desde já ficar estabelecido que será fornecido pelo Governo, logo que os empreiteiros das obras concluem o serviço de dragagem do porto.

Apezar de não haver pergunta a este respeito, é conveniente que fique entendido que as embarcações pequenas empregadas no movimento ou trafego interno da bahia e as mercadorias ou generos de commercio transportados de qualquer ponto da bahia, para outro, não ficam sujeitos a qualquer pagamento aos arrendatarios do porto, desde que não entrem ou saiam pela barra.

Exceptuam-se desta restricção apenas os barcos de pesca e os que transportarem generos de pequena lavoura e de pequenas industrias, para fornecimento dos mercados do Rio de Janeiro ou de Nictheroy, que procedam de qualquer ponto da costa do Estado do Rio de Janeiro.

O trafego interno da bahia, de que se acaba de tratar, é inteiramente livre e a carga e descarga das embarcações poderão ser feitas em qualquer lugar dentro da bahia, excepto nos cães arrendados aos contractantes, de que, aliás, se poderão utilizar os interessados, se quizerem pagar as respectivas taxas e a Alfandega o permittir.

Ao terminar sou de parecer que, si as explicações acima forem approvadas por V. Ex., esta informação deverá ser publicada pelo *Diario Official* e outros órgãos da imprensa, em que tenha sido publicado o edital de concorrência, para que delle possam ter conhecimento todos os pretendentes ao arrendamento do porto.

RESOLUÇÃO DO GOVERNO — EM DESPACHO COLLECTIVO DE
17 DE DEZEMBRO DE 1909

Na pasta da Viagem, ficou resolvido que a Commissão, a quem o Governo incumbirá o estudo das reclamações feitas sobre as taxas do porto do Rio de Janeiro, para a execução da lei em elaboração, que as manda modificar, se comporá de um membro do Congresso, dous representantes do Governo e dous representantes do Commercio, cuja indicação será feita pela respectiva Commissão.

Mantida integralmente a decisão do arrendamento do cães, a modificação das taxas será feita de accôrdo com a clausula do edital que reservou ao Governo essa faculdade.

REQUERIMENTO E INFORMAÇÕES SOBRE O ARRENDAMENTO

Francisco Pacheco, pedindo varias informações relativas ao edital de concorrência de arrendamento dos serviços do novo cães do porto do Rio de Janeiro, a saber :

1ª, a taxa de capatazias, a cobrar pelo arrendatario nos trapiches Ypiranga, Ordem e Docas Nacionaes serão as que ahí vigoram actualmente cu as da Alfandega ?

2ª, deve o proponente deduzir do orçamento da renda bruta do porto o producto da taxa de capatazias sobre cerca de 400.000 toneladas de carvão de pedra destinadas aos vapores que frequentam o nosso porto ?

3ª, para os effeitos do contracto de arrendamento, pagará o trigo em grão as taxas geraes ?

4ª, as dragas e batelões serão cedidos pelo Governo ao arrendatario, por venda, aluguel ou gratuitamente, como o demais material do caes pelo prazo do arrendamento ?

5ª, a percentagem para o custeio, variando de 5.000:000\$ em 5.000:000\$ sobre a receita bruta, por que percentagem será feita a liquidação, quando a receita bruta produzir sommas intermediarias ?

6ª, como será calculada a percentagem média sobre 16.000:000\$, para o julgamento das propostas ?

7ª, a concorrência versando exclusivamente sobre a percentagem pedida para custear todos os serviços, será exigido do proponente que justifique na sua proposta esta percentagem ? — Publiquem-se as informações.

Informações prestadas pelo Dr. Francisco de Paula Bicalho, director-técnico da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro, sobre o requerimento de Francisco Pacheco (21 de dezembro de 1909).

Sobre o 1º quesito — As taxas de capatazias e armazenagens que o arrendatario poderá cobrar pelas mercadorias recolhidas aos trapiches Ypiranga, Ordem e Dócas Nacionaes, são as da Alfandega. Os referidos trapiches só poderão funcionar por muito pouco tempo e serão construídos armazens externos para recebimento das mercadorias mediante pagamento das taxas actualmente em vigor nos trapiches particulares.

A exploração de armazens externos poderá ser feita em franca concorrência por particulares e pelo arrendatario.

Ao 2º — O proponente não deverá incluir no orçamento da renda bruta do porto o producto da taxa de capatazias sobre 400.000 toneladas de carvão de pedra destinado ao supprimento dos navios que frequentam o porto.

Ao 3º — O trigo em grão pagará as taxas geraes.

Ao 4º — As dragas e vapores areeiros serão entregues pelo Governo ao arrendatario, sem qualquer indemnização, correndo por conta deste todas as despesas de reparações e concertos, de sorte que possam ser no fim do prazo do contracto restituídas ao Governo em perfeito estado de serviço.

Ao 5º — Supponho não ter comprehendido a pergunta, porque nella propria se acha a resposta.

Sobre os primeiros cinco mil contos de renda bruta recolhida se applicará a percentagem proposta para a primeira série de renda até cinco mil contos.

Sobre os cinco mil contos immediatos, isto é, de cinco a 10 mil contos recolhidos, se applicará a segunda percentagem correspondente á renda de cinco a 10 mil contos.

E assim por diante.

A ultima percentagem, para a renda bruta superior a 15 mil contos será applicavel a todo excesso de renda acima de 15 mil contos qualquer que elle seja.

Ao 6º — Os pretendentes, de accôrdo com a clausula XXIV, deverão indicar em suas propostas as percentagens de custeio que pretenderem e decrescentes para os seguintes valores da renda bruta :

Primeira percentagem, até cinco mil contos ;

Segunda percentagem, para a renda bruta de cinco a 10 mil contos ;

Terceira percentagem, para a renda bruta superior a 15 mil contos.

Para calcular a percentagem média sobre 16 mil contos, como se declara na clausula XLI, o calculo será o seguinte :

A somma das tres primeiras percentagens multiplicada por cinco e mais a quarta percentagem dividido tudo por 16 : o quociente desta divisão será a percentagem média procurada.

Ao 7º — O proponente não precisa justificar na sua proposta as percentagens que pedir.

RESOLUÇÃO DO GOVERNO EM DESPACHO COLLECTIVO DE 17 DE FEVEREIRO DE 1912

O Sr. Ministro da Viação expôz ao Sr. Presidente da Republica o resultado dos trabalhos da commissão incumbida de rever as taxas a cobrar no porto do Rio de Janeiro.

Informado das reduções das taxas a que chegou a commissão e de haver opinado esta pela livre atracação dos navios, o Sr. Presidente da Republica resolveu que sejam acceitas as conclusões desse trabalho da commissão do commercio desta Capital.

Nesse sentido será feita a modificação da clausula respectiva do edital de concorrência para o arrendamento do porto ; e o prazo será prorogado até 30 de abril.

EXPOSIÇÃO APRESENTADA AO EXM. SR. MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS PELA COMMISSÃO NOMEADA PELO GOVERNO PARA ESTUDAR AS RECLAMAÇÕES DO COMMERCIO RELATIVAS A'S TAXAS PARA O ARRENDAMENTO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO.

Os abaixo assignados, incumbidos por V. Ex. do estudo de uma tabella de taxas para os serviços do porto do Rio de Janeiro, que melhor atenda aos interesses e conveniencias do Governo e do commercio, veem apresentar a V. Ex. o resultado de seu trabalho.

Tendo resolvido fazer por contracto a exploração daquelles serviços, mandou o Governo publicar editaes chamando concorrência para aquelle fim, designando as taxas que por elles poderiam ser cobradas e eram determinadas no n. II do art. 5º do decreto n. 4.969, de 18 de setembro de 1903, que estava e ainda está em vigor.

Essas taxas são as adoptadas para os portos de Santos, Belém e Manáos, já em exploração commercial, e para os do Rio Grande, Victoria e Bahia, concedidos a empresas particulares.

O commercio, porém, do Rio de Janeiro, que, desde o 2º semestre de 1903, tem pago a taxa ouro sobre a importação para as obras de melhoramento do seu porto, julgou por demais pesadas aquellas taxas, desde que tinham de ser cobradas conjunctamente com o mencionado imposto em ouro.

Sem duvida, nunca foi intenção do Governo transformar o porto em fonte de renda para o Thesouro, nem para tal tomou a si o encargo de construir á sua custa os portos do Rio de Janeiro e Recife, creando caixas especiaes, com economia propria.

O intuito é, certamente, proteger o commercio, reduzindo ao minimo possivel as despezas dos portos.

Para isso, explorando o porto com as taxas da lei acima citada, a sua exploração, quando todo o

tráfego se fizesse pelas novas obras, produziria mais do que o necessário para o custeio e serviço das dividas, e o excesso, que se verificasse, deixaria de ser arrecadado no anno seguinte, por meio de reduções no imposto em ouro ou nas proprias taxas dos serviços.

Tal fôra o plano do Governo.

Houve, porém, quem allegasse que, pelo contracto de 1903, com os banqueiros inglezes, o Governo não podia reduzir o imposto, dado como principal garantia para o emprestimo, e o commercio, a seu turno, julgou que era de effeito mais immediato para seus interesses uma redução desde logo das taxas do porto.

Com semelhante manifestação poderia ficar desde logo, resolvida a alternativa futura, com plena acquiescencia do Governo que, no assumpto, não pôde ter orientação nem interesses contrarios aos do commercio.

Por esta razão, as representações feitas pelo mesmo commercio foram, sem a mais ligeira opposição, bem acolhidas pelo Governo, que declarou deferil-as pela melhor fôrma, desde que o Poder Legislativo a isso o autorizasse.

O Congresso, por seu lado, acudiu com a mais louvavel presteza, ao appello que lhe era feito, e no art. 30 da lei da Receita para o actual exercicio financeiro, promulgada pelo decreto n. 2.210, de 28 de dezembro de 1909, determinou o seguinte :

Art. 30. No contracto para o arrendamento para os serviços do porto do Rio de Janeiro, o Governo observará as seguintes bases :

a) reduzir as taxas de modo a, como complementares do imposto de 2 % em ouro, assegurar a receita necessaria ao custeio do serviço e ao das dividas contrahidas para a execução de obras, não devendo a nova tabella exceder as taxas que pesam actualmente sobre os navios e mercadorias de procedencia nacional ou estrangeira ;

b) perfeito aparelhamento do porto, por meio de quaesquer obras complementares necessarias para facilitar e baratear os serviços, para a armazenagem a longos prazos e para guarda e conservação de mercadorias que exijam depositos especiaes ou outras condições peculiares ;

c) maior facilidades ou quaesquer vantagens offerecidas á importação de carvão de pedra e exportação de fructas, café, madeira, animacs, mineraes, generos a granel e lacticinios ;

d) guarda e armazenagem, independente de pagamento de direitos de importação, de mercadorias que possam ser reexportadas.

§ 1.º O Governo entregará logo ao arrendatario a parte já concluida do caes e os armazens que já estiverem promptos.

§ 2.º Fica revogado o art. 19 da lei n. 1.313, de 30 de dezembro de 1904, pagando, porém, todos os navios que entrarem pela barra, a titulo de conservação do porto, a taxa de um real por kilogramma de mercadoria embarcada ou desembarcada, exceptuadas as de produção nacional e o carvão de pedra, que ficam isentos.

Foi para applicação destas disposições que foram os abaixo assignados honrados com a confiança de V. Ex., e seja nos permittida a ufania de declarar que a incumbencia não nos foi difficil pela completa isenção de espirito e perfeita harmonia de vistas com que sempre trabalhamos nesta missão.

A letra *a* da lei, que acabamos de transcrever, determina que sejam estabelecidas taxas taes que, como complementares do imposto de 2 %, ouo assegurem uma receita sufficiente para as despezas do custeio do porto e para o serviço das dividas contrahidas para a execução das obras, não devendo a nova tabella exceder ás taxas que pesam actualmente sobre os navios e mercadorias de procedencia nacional ou estrangeira.

O primeiro elemento a fixar é, pois, o valor do capital empregado nas obras.

Para estas foram levantados os dous emprestimos seguintes :

O de Londres, autorizado pelo decreto n. 4.839, de 18 de maio de 1903, do valor nominal de £ 8.500.000, a juro de 5 % á taxa de 1,5 % para amortização annual.

O interno, autorizado pelo decreto n. 4.865, de 16 de junho de 1903, do valor de 17.300:000\$ em apolições nacionaes, de juros de 5 % e 2 % para amortização.

Para a execução do disposto na letra *b* da lei de Receita, acima transcripta, e que, aliás já fazia parte do plano de melhoramentos approved pelo Governo, são precisos outros recursos.

Com effeito, para guarda e armazenagem, por longos prazos, de mercadorias estrangeiras, de despacho sobre agua e de produção nacional, é indispensavel a construcção de armazens externos, substitutivos dos actuaes trapiches particulares ou alfandegados, que vão desapparecer com o aterro do novo caes.

Os generos mencionados não podem ser recolhidos aos armazens do caes, não só porque o custo da armazenagem nelles, seria intoleravel para generos de valores relativamente pequenos, como, tambem, porque os armazens internos não podem offerecer espaço sufficiente para demorada estadia.

Serão precisos, para tal, 30.000 metros quadrados, pelo menos, e o Governo precisará preparal-os desde já, si a industria particular não tomar a si uma parte desta providencia, o que é de esperar.

Da mesma fórma, o carvão de pedra, que deve ser desembarcado para terra; o sal a granel e o minério de manganez e de ferro precisarão de depositos appropriados e exigem installações especiaes, para que a sua carga, descarga e braçagens possam ser feitas o mais rapido e economicamente possivel.

Não convém que os serviços destes generos sejam feitos nos mesmos pontos em que se faz o trafego de outras mercadorias, pelos prejuizos que a estas podem causar as poeiras; basta lembrar que se tem calculado em cerca de 6.000 toneladas por anno o carvão que se perde aqui no Rio, com a descarga desse mineral.

Por essa razão, é conveniente que se realize desde já a construcção de uma parte do primeiro molhe, projectado para o prolongamento das obras do porto, com um kilometro de extensão, afim de ahi ser instalado o serviço de carvão, manganez e outros generos analogos.

Este molhe será aparelhado com uma installação de systema Meed Morrisson, com a capacidade de 3.000 toneladas por dia de 10 horas, para a descarga de carvão e generos analogos.

Este systema, que tem dado excellentes resultados nos Estados Unidos, onde ha diversas installações em diversos portos, sobretudo no Lago Maior,

acaba de ser estudado em todos os seus detalhes, pelo engenheiro Pires do Rio, que abi foi especialmente para esse fim e está a chegar, trazendo todos os elementos para fazer aqui o respectivo projecto.

Para facilitar o movimento das mercadorias em terra, é necessario tambem o assentamento de algumas dezenas de kilometros de linhas ferreas, com tres trilhos, para as duas bitolas, estabelecendo a ligação directa entre as estações da Central e da Leopoldina, entre si e com as linhas do cáes, e servindo ao mesmo tempo a todos os armazens externos e depositos diversos.

Com estes melhoramentos e accessorios, o nosso porto nada terá que invejar de nenhum outro, pois que nelle terão sido adoptados todos os aperfeiçoamentos experimentados e usados isoladamente em cada um delles, e tudo será moderno e adaptado á navegação actual.

Daqui resulta naturalmente a presteza, economia e perfeição com que poderão ser executados os serviços do porto, com excepcional vantagem para o commercio e para a navegação.

As despezas com estas obras complementares de caracter urgente, são orçadas pelo director tecnico do porto que este subscreve, em 44.000:000\$, para o que será preciso um emprestimo no valor approximado de £ 3.000.000.

Para o serviço de juros e amortização do capital empregado no porto, será precisa a quantia abaixo, em papel ao cambio de 15 dinheiros, por mil réis :

Juros e amortização do emprestimo de 1903.....	8.840:000\$000
Juros e amortização do emprestimo interno	1.211:000\$000
Juros e amortização do novo emprestimo.....	3.120:000\$000
Somma	13.171:000\$000
O producto da taxa de 2 % podendo ser avaliada em.....	8.500:000\$000
A differença de.....	4.671:000\$000

terá de ser coberta com a renda liquida da exploração do porto.

O outro encargo, despezas de custeio dos serviços, que deviam ser cobertos com o producto das taxas, não pôde ser avaliado com axactidão.

Com effeito, o § 2º do art. 30 da lei de Receita, acima transcripto, revogou a disposição da lei de 1904, que tornara obrigatoria a utilização das obras por todo o trafego do porto.

Com a liberdade, assim dada, de ser feito o serviço de carga e descarga em qualquer ponto da bahia, não se pôde ter certeza da tonelagem que recorra aos cáes, e falta, portanto, o elemento essencial para que se possa conhecer, com a precisa approximação, a respectiva receita e despeza.

A Commissão está convencida de que, logo que se tornem praticamente reconhecidas as grandes vantagens de tempo, de segurança e de dinheiro que o serviço pelo cáes oferecerá á navegação e ao commercio, todo o trafego do porto, com pequenas excepções, se fará naturalmente pelas novas obras.

Por emquanto, porém, o espirito de rotina e o desejo de aproveitamento a todo o custo, de material

naval e velhas installações em terra ou nas ilhas, affastará, provavelmente, uma parte de trafego para outros pontos.

Com o tempo, entretanto, deixarão de valer a pena as reparações e as reformas desses velhos aparelhamentos, e o trafego da bahia, em sua quasi totalidade, affluirá para as novas obras.

A utilização destas, porém, vae ser começada nesse periodo de transição e, portanto, com as incertezas e eventualidades apontadas, cuja influencia só pôde ser avaliada por uma mera estimativa, sujeitas ás naturaes surpresas.

O trafego total do porto, que vem francamente crescente desde 1903, pôde ser computadi em 2.200.000 toneladas, por anno, presentemente, e assim subdivididos em algarismos redondos, muito proximo dos reas.

Importação estrangeira.....	1.200.000 ton.
Exportação para o estrangeiro..	500.000 »
Cabotagem	500.000 »
Somma	2.200.000

Da importação estrangeira, cerca de duas terças partes devem vir ao cáes pela sua dependencia de exame, conferencias, fiscalização e despachos pela Alfandega.

Quanto á exportação e cabotagem, examinada a sua procedencia e destino, parece que se pôde admitir que 2/3, pelo menos, se utilizem tambem dos novos cáes.

Assim, o trafego por estes pôde ser computado, por estimativa, em, cerca de 1.500.000 toneladas por anno, no minimo.

Como o Governo pretende chamar concurrencia para o arrendamento, tendo por base a porcentagem pedida pelo proponente para as despesas de custeio e seu lucro, o director tecnico do porto entende de seu dever reservar seu juizo sobre o orçamento de talhado, quer da receita provavel, quer da despeza, mas pensa que, com aquella tonelagem e com a tabella de taxas adoptadas pela commissão, a exploração das obras deixará um saldo liquido sufficiente, com alguma folga, para completar o que falta para o serviço das tres dividas, acima mencionadas.

Como, nesta parte, o interesse principal é o da Caixa Especial do Porto, que está a cargo do mesmo director, e como, com as referidas taxas, as despesas do commercio e da navegação não excedem as actuaes e, em grande numero de casos, são mesmo inferiores, a commissão nada tem a oppor e aceita como boa aquella declaração.

Passamos agora a tratar da tabella de taxas, que constitue o objecto principal da incumbencia com que fomos honrados.

A disposição do art. 30, da lei de receita, letra a, determina que as taxas não devem ser superiores ás que actualmente pesam sobre os navios e sobre as mercadorias de procedencia nacional ou estrangeira.

A primeira cousa a examinar era, pois, o valor das taxas que são hoje cobradas da navegação e do commercio e, em tal indagação, não conseguiu a commissão chegar a resultados positivos.

Com effeito, das despesas do porto, umas, como as de estiva, carga e descarga são feitas pelo navio, outras como as de transporte de bordo para terra, são feitas ora pelo navio, ora pelo consignatario das mercadorias e outras, finalmente, como as de rece-

himento em terra, armazenamento em trapiches e braçagens, correm por conta dos referidos consignatarios. Para o transporte de bordo para a terra, alguns importadores teem esquadilhas proprias de rebocadores e saveiros, outros alugam por dia estas embarcações, outros, finalmente, pagam um tanto por tonelada, preço esse que varia com a especie da carga, com o freguez e mesmo com a occasião.

Resulta daqui que não ha taxas determinadas e fixas para os serviços do porto, que oneram mais ou menos a mercadoria, conforme as condições de cada caso e conforme a capacidade administrativa e recursos, varias especies de cada importador ou negociante. Com o melhor desejo de acertar, a Commissão se esforçou por obter informações particulares, de varios intermediarios e negociantes, mas, mesmo assim, os elementos que lhe foram fornecidos eram em grande numero de casos defficientes, não obstante a lealdade e boa fé dos informantes.

Com effeito, nessas despezas ha algumas que são directas, se realizam proporcionalmente em cada partida de carga ou descarga e são estas as que ordinariamente são apresentadas e, mesmo assim, variam muito.

Ha, porém, outras despezas indirectas, que oneram sensivelmente a mercadoria, mas que representam despezas geraes e permanentes, que não são pagas na occasião do recebimento dos generos e por tal não consideradas como onus desta.

Quasi todos os importadores que teem esquadilhas de rebocadores e saveiros indicam preços infimos para o recebimento de suas mercadorias, porque não levam em conta as despezas geraes que fazem com a conservação, reparação, reformas e custeio destas esquadilhas.

Pensamos não ser necessario insistir neste ponto para mostrar a impossibilidade de obter elementos fixos e positivos que pudessem servir de base accetivel para todos os interessados.

E' um assumpto, por assim dizer, de economia particular, em que cada um procede como entende e gasta o que julga dever gastar, conforme as suas conveniencias e circumstancias.

Nesses termos, a Commissão ouviu a todos que a ella se dirigiam, examinou documentos, contas e memoriaes, que lhe foram dirigidos, e, de commum accôrdo, estabeleceu a tabella, que vae em seguida, que parece attender, na grande maioria dos casos, ao maximo de concessões que poderiam ser pretendidas.

Pela applicação destas taxas ha grande numero de generos, que mais predominam no commercio, verificando a Commissão que, para a maioria, ha redução de despezas e para nenhum augmento.

Esta proposição, entretanto, não é absoluta, porque não era possivel fazer-se semelhante verificação para todos os generos do commercio e é possivel que para alguns, especialmente, não seja ella verdadeira; isto, porém, representará uma excepção, que deverá ser sanada na pratica do serviço, e que não pôde prejudicar a grande maioria dos interessados.

A lei refere-se ás taxas para navios e para mercadorias.

Considerando, porém, que as taxas cobradas aos navios são addicionadas aos fretes que esta cobra e que, portanto, são indirectamente pagas pela mesma mercadoria, julga a Commissão de melhor conselho isentar absolutamente a navegação de qualquer taxa

de serviço do porto e cobrar todas ellas directamente da mercadoria.

Pensa a Comissão que, qualquer taxa exigida do navio, serve de pretexto para a cobrança de fretes com aceresseimo superior á essa taxa, e convém que absolutamente nada seja exigido do navio, nem mesmo a taxa de atracação ao cáes.

Permittir a atracação gratuita foi o unico ponto de divergencia e sobre o qual não accordaram os representantes do Governo e do commercio, tendo vencido a opinião destes pelo voto do presidente da Commissão, admitindo-se, porém, uma taxa pelo excesso de estadia livre no cáes, como consta da clausula respectiva.

Assim, a navegação, salvo esta excepção accidental, nada pagará ao porto e só terá a seu cargo a estiva nos porões das embarcações, a qual não póde deixar de ser feita sob a fiscalização e responsabilidade do commandante do navio, porque é garantia da boa estabilidade e segurança da navegação.

Todas as taxas serão cobradas do dono das mercadorias de conformidade com a tabella junta, na qual vão definidos e especificados os serviços e condições relativos a cada uma dellas.

Os navios cobram nos fretes o custo da descarga no porto, que regula de 4\$ a 12\$, conforme a classe do navio e a especie da mercadoria.

Como esse trabalho passará a ser feito pelo porto, sem cobrança alguma ao navio, é claro que este terá de reduzir o frete nas proporções acima, o que representa uma consideravel economia para o commercio, que pagará sómente 500 réis por tonelada.

A tabella da clausula IV indica a despeza total do porto para o recebimento de uma tonelada de mercadoria, desde a sua retirada do porão do navio até a sua entrega ao dono, nas portas dos armazens internos, nas portas dos fundos dos armazens externos ou nas estações das estradas de ferro Central e Leopoldina: os preços indicados apresentam, pois, os encargos totaes do commercio e por elles é facillimo verificar que, para a quasi totalidade das mercadorias, o commercio, em vez de mais onerado, é alliviado em grande numero de casos.

Maiores reduções não quiz a Commissão propôr agora, nem o deveria fazer, para evitar a possibilidade de virem os recursos da Caixa do Porto a ser inferiores aos quantitativos necessarios ao serviço dos empréstimos e ás despezas do custeio. E' mesmo possivel que as taxas ora propostas produzam quantia superior a essas obrigações e, neste caso, pensamos que o excesso verificado poderá ser empregado em melhoramentos, acaso convenientes á nação e ao commercio, e na amortização das dividas a cargo da Caixa.

Para o anno subsequente parecerá, então, recommendavel uma diminuição nas taxas mais onerosas, correspondente a 50 % do saldo verificado no anno anterior. Estas medidas se baseiam no presupposto, aliás hoje sancionadas pelos poderes publicos, de que o porto não é uma fonte directa de renda para o Thesouro, que não pouco ganhará directamente com o augmento da renda alfandegaria, graças a uma melhor fiscalização, conforme já se verificou em Santos e Manãos, e indirectamente pelo acerescimo do commercio que deve acarretar para a cidade a circumstancia de ter um porto attrahente á navegação, pela atracação gratuita, e um cáes cujas taxas, agora moderadas, poderão ainda decrescer gradualmente. V. Ex. julgará, entretanto, si a tabella que se segue satisfaz a esse *desideratum*, que foi o da Commissão.

TAXAS

A

As taxas de serviços do porto recahem sobre a mercadoria e nenhuma será cobrada ao navio, com excepção dos excessos de sua estadia no cáes, como adiante estatue.

B

De accôrdo com o numero de escotilhas e a quantidade de carga a manipular, o porto fixará o numero razoavel de dias para a atracação gratuita; bem como nos casos em que a carga ou descarga se faça por aparelhos especiaes.

Si este prazo gratuito fôr excedido, será cobrada ao navio, pelo excesso de estadia, a taxa de 700 réis por dia e por metro de cáes occupado pelo navio.

A quantidade de mercadorias para o calculo da estadia gratuita é a que tenha de ser carregada ou descarregada pelo cáes.

C

Conservação do porto

Será cobrada a taxa de um real por kilogramma de mercadoria de importação estrangeira que seja descarregada no porto, quer a descarga seja feita no cáes, quer em qualquer outro ponto dentro da bahia.

Ficam isentos do pagamento desta taxa as mercadorias de produção nacional, o carvão de pedra e os generos em transitio na primeira hypothese da letra K.

D

Carga ou descarga pelo cáes

Esta taxa corresponde á retirada das mercadorias do navio para o cáes ou vice-versa, mas não comprehende o serviço de estiva no porão dos navios, o qual será feito pela tripulação ou á custa do mesmo navio.

Esta taxa será:

Para os generos de importação estrangeira, por kilogramma desembarcado, 1,5 réis.

Para os genros de cabotagem e de exportação para o estrangeiro, por kilogramma embarcado ou desembarcado um real.

E

Capatazias

A capatazia comprehende toda a braçagem e movimentação das mercadorias ou quaesquer generos, desde a sua descarga no cáes até a entrega aos respectivos consignatarios nas portas externas dos armazens internos ou depositos da fachada do porto, nos armazens externos servidos pelas linhas ferreas ligadas ás do cáes ou nas estações de estradas de ferro immediatamente ligadas ás mesmas linhas.

A capatazia para a exportação estrangeira ou por cabotagem comprehende a mesma movimentação desde qualquer dos pontos de entrega acima referidos até o cáes, para o successivo embarque.

As taxas serão as seguintes por kilogramma de peso bruto de mercadoria:

a) para os generos de importação estrangeira, recolhidos aos armazens internos, para os exames e conferencia da Alfandega em volumes de pesos:

	Réis
Até 500 kilogrammas.....	5
De mais de 500 kilogrammas.....	10

b) para os generos de importação estrangeira e de despacho sobre agua, em volumes de pesos:

	Réis
Até 500 kilogrammas.....	3
» 1.500 »	5
» 3.000 »	8
» 5.000 »	10
» 20.000 »	15
» 50.000 »	20
» 100.000 »	30

O valor da capatazia para cada volume será calculado pela taxa correspondente ao limite de peso em que incida o volume, applicada á totalidade de seu peso effectivo.

	Réis
c) para o carvão de pedra importado do estrangeiro	1,5
d) para os generos de exportação para o estrangeiro	1,5
e) para os generos de importação ou exportação por cabotagem.....	1,5
f) para os minerios de manganez e ferro e para areias monaziticas exportadas para o estrangeiro	1
g) para o sal, o assucar, o carvão de pedra nacionaes, por cabotagem.....	1/2

Para os generos a granel, a taxa será a marcada para os volumes até 500 kilogrammas.

Armazenagem

A armazenagem será cobrada de conformidade com as leis, das Alfandegas e pelas taxas seguintes:

a) para os generos sujeitos aos exames e conferencia da Alfandega e recolhidos aos armazens internos, as mesmas taxas actuaes;

b) para os generos de importação estrangeira despachados sobre agua, para os generos de cabotagem e de exportação para fóra do paiz, recolhidos aos armazens externos, alfandegados ou não, sob a administração do porto, serão cobradas no maximo as taxas de armazenagem approvadas pela Junta Commercial do Districto Federal em 26 de março de 1908 para os Armazens Geraes organizados pela Empresa do Dr. Giovanni Eholi e as dos actuaes trapiches alfandegados.

G

Transporte em wagons de linhas ferreas

Pelo transporte de mercadorias ou generos de qualquer especie, depositados nos armazens internos ou em depositos do porto, e nelles tomados para reem-

barque ou para entrega a qualquer dos armazens externos ou estação das linhas ferreas, será cobrada a taxa de dous réis por kilogramma, não tendo os volumes peso indivisivel superior a 500 kilos.

Para pesos indivisiveis superiores a 500 kilogrammas, serão cobradas pelo transporte as taxas de capatazias.

Pelo transporte dos armazens externos entre si, ou de qualquer delles para as estações das estradas de ferro, ou vice-versa, destas para aquelles, será cobrada a taxa de 1\$ por tonelada ou fracção de tonelada, sendo a carga e descarga dos wagons feitas pelas partes.

H

Fornecimento de agua aos navios

Por metro cubico de agua fornecido com aparelhos medidores aos navios atracados ao caés, será cobrada a taxa de 1\$000.

I

Especificações

a) armazens externos são os que, pertencentes ou administrados pelo porto ou por particulares, possam ser directamente servidos pelas linhas ferreas do porto;

b) as mercadorias que, por occasião da descarga forem préviamente consignadas a esses armazens ou ás estações das estradas de ferro, serão levadas a seu destino, mediante o pagamento da taxa de capatazia, que comprehende o transporte, desde o caés até os referidos pontos de entrega;

c) si, na hypothese acima, o consignatario não puder receber a totalidade da carga que esteja sendo retirada de bordo, em qualquer dia, o excedente será recolhido a qualquer dos armazens externos, que o mesmo consignatario indicará, si quizer, correndo por sua conta a respectiva armazenagem. O consignatario poderá, porém, requisitar que esse excedente seja, sob sua responsabilidade, depositado ao ar livre, em alguns dos depositos do porto, para lhe ser depois entregue, quando elle o possa receber, pagando então a taxa de 2\$ por tonelada pelo transporte, de que trata a lettra G. Para essa entrega é concedido o prazo de 30 dias, findos os quaes fica o consignatario sujeito á taxa de armazenagem de armazens externos correspondente ao genero;

d) o porto reservará em local appropriado terrenos disponiveis e servidos pelas linhas ferreas, que arrendará para deposito de carvão de pedra, mineiros de manganez, ou outros, sal a granel e areias monaziticas, sendo o transporte desde bordo até esses depositos, ou vice-versa, incluido nas taxas de capatazias.

J

Arribados

Os generos desembarcados de vapores ou navios arribados serão depositados e guardados em um dos armazens internos do porto mediante o pagamento das taxas correspondentes aos generos de despacho sobre agua e com direito a um mez de armazenagem gratuita.

Si forem reembarcados para o estrangeiro, não pagarão mais taxa alguma por esse reembolso.

Si esses generos forem vendidos aqui, ficarão incursos no pagamento das taxas relativas á importação estrangeira que deva ser recolhida aos armazens internos ou que possa ser despachada sobre agua, conforme for a sua especie.

K

Generos em transitio

Os generos destinados a outros portos do Brazil que sejam baldeados directamente para embarcações nacionaes sem o emprego dos apparelhos do cáes não pagarão taxa alguma de cáes.

Si, porém, forem esses generos desembarcados no cáes, para posterior reembolso, pagarão as taxas correspondentes ás mercadorias de despacho sobre agua e as taxas de exportação para o reembolso, com direito a um mez de armazenagem gratuita.

L

Armazens alfandegados

Serão estabelecidos armazens externos, sob a administração do porto, com o necessario alfandegamento, para recebimento e guarda de generos da tabella H, para cujo deposito tenha sido concedida pelo inspector da Alfandega a necessaria licença.

A armazenagem nestes armazens será cobrada pela mesma tabella estabelecida para os armazens externos administrados pelo porto.

M

Serviço interno da bahia

A navegação e trafego interno da bahia não estão sujeitos ao pagamento de taxa alguma do porto ou cáes, podendo as operações de carga e descarga serem feitas em qualquer ponto fóra da zona em que forem feitas as obras de melhoramento do porto.

Os interessados, porém, poderão requisitar do porto a execução de qualquer daquellas operações desde que paguem por ellas as taxas correspondentes de cabotagem.

Os generos destinados a qualquer ponto da bahia, que tenham de ser baldeados dos navios ancorados no porto ou atracados ao cáes para outras embarcações que os levem a seu destino, não pagarão taxa alguma si forem de procedencia do paiz, e pagarão sómente a taxa de conservação do porto si forem de importação estrangeira, despachados sobre agua.

N

Com as taxas acima discriminadas, a despeza total do porto para o recebimento de uma tonelada de mercadoria desde a sua retirada do porão dos navios até a sua entrega ao dono nas portas dos armazens internos, nas portas dos armazens ou nas estações da Central e Leopoldina, situadas nesta cidade, é a seguinte:

Carvão descarregado no mar.....	\$
Carvão descarregado e entregue em terra.	3\$000
Generos de importação estrangeira, despachados sobre agua.....	5\$500

Generos de importação estrangeira recolhidos aos armazens internos, para as conferencias da Alfandega.....	7\$500
Generos de importação e exportação por cabotagem	2\$500
Generos de exportação para o estrangeiro.	2\$500
Minereos de manganez e ferro e areias monaziticas	2\$000
Sal, assucar e carvão de pedra nacionaes..	1\$500
Todas as taxas são cobradas ao dono da mercadoria.	

A navegação não paga taxa alguma, a não ser a de atracação por excesso de estadia gratuita no cáes.

Rio de Janeiro, 17 de fevereiro de 1910. —
Lauro Müller. — *Francisco de Paula Bicalho.* —
Ed. G. Hime. — *Rober Vauce.* — *H. Alonso B. Franco.*

RESOLUÇÃO DO GOVERNO EM DESPACHO COLLECTIVO DE 15 DE ABRIL DE 1910

Na pasta da Viação, ficou resolvido constituir-se a comissão julgadora da idoneidade dos proponentes ao arrendamento do porto do Rio de Janeiro, pela seguinte fórmula: O presidente do Banco do Brazil, o Sr. George Hime, representante do Commercio, o Sr. Americo Alonso Baptista Franco, o director tecnico do porto, Dr. Francisco Bicalho e o director de obras do Ministerio da Viação, Dr. Parreiras Horta.

PROONENTES JULGADOS IDONEOS PARA O ARRENDAMENTO

De ordem do Sr. ministro desta repartição, faço publico que, na fórmula do edital de 26 de fevereiro ultimo (condição XLIV) e do respectivo additamento, datado de 5 do corrente mez, foram julgados idoneos para o contracto do arrendamento acima indicado os seguintes Srs. proponentes:

Empreza Industrial de Melhoramentos no Brazil. (Proposta n. 2);

Carlos de Figueiredo, F. P. Passos e Custodio José Coelho de Almeida. (Proposta n. 3);

Mario de Oliveira Roxo e Geraldo Pacheco Jordão. (Proposta n. 4);

Alfredo Americo de Souza Rangel e Adolpho Pereira. (Proposta n. 5);

Engenheiro Manoel Buarque de Macedo. (Proposta n. 6);

Dr. Daniel Henninger e Damarte & Comp. (Proposta n. 7);

João Teixeira Soares, Hector Legru e Carlos de Sampaio. (Proposta n. 8);

Na conformidade do mesmo edital, terá logar, outrossim, nesta Directoria Geral, no dia 26 do corrente mez, ao meio dia, a abertura das sete propostas apresentadas, respectivamente, por esses Srs. proponentes, sendo desde já convidado o Sr. proponente, cuja proposta teve aqui o n. 1, na ordem do recebimento, para recebê-la, juntamente com os correspondentes documentos.

Directoria Geral de Obras e Viação, em 23 de abril de 1910. — *J. F. Parreiras Horta*, director geral.

RESOLUÇÃO

DO GOVERNO EM DESPACHO COLLECTIVO DE 5 DE MAIO DE 1910

Na pasta da Viação, o Sr. Ministro expoz ao Sr. Presidente o resultado da concorrência realizada para o arrendamento do serviço do porto do Rio de Janeiro.

Examinadas as oito propostas, verifica-se que a dos Srs. Daniel Henninger e Damart & Comp. é a que pede uma percentagem menor sobre a renda bruta para o custeio e para o lucro do arrendatario.

Essa percentagem, segundo aquella proposta, é de 50 % para a renda até 3.000 contos, 30 % para o primeiro accrescimento de 3.000 a 6.000 contos, 28 % para o segundo accrescimento de 6.000 até 9.000 contos, 27 % para o terceiro accrescimento acima de 9.000 contos. A percentagem média para a renda bruta de 9.000 contos é de 36 %. A clausula XLIV do edital dispõe que « a preferencia será dada ao concorrente que pedir menor percentagem para uma renda bruta de 9.000 contos annuaes ». Essa média, nas outras propostas, é a seguinte: Empreza Industrial de Melhoramentos do Brazil, 40 %; F. P. Passos, Custodio J. C. de Almeida e Carlos Figueiredo, 36,7 %; Mario de Oliveira Roxo e Geraldo Pacheco Jordão, 53,60 %; Americo Rangel e Adolpho Pereira, 49,66 %; Manoel Buarque de Macedo, 45,66 %; J. Teixeira Soares, Carlos Sampaio e Hector Legru, 43 %.

Em vista dos termos do edital e do que dispõe a vigente lei de orçamento no seu art. 54, que fixa as regras a que estão agora subordinadas as concorrências publicas, ficou resolvido aceitar-se a proposta de Daniel Henninger e Damart & Comp.

AVISO N. 92 — DE 28 DE FEVEREIRO DE 1910

Approva o accôrdo feito entre a Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro e a «Leopoldina Railway Company, Limited», para a venda de terrenos onde esta tem de estabelecer sua estação inicial.

Ao director tecnico da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro — Declaro-vos, em resposta ao vosso officio n. 81, de 1 do mez que hoje finda, que fica approved o accôrdo feito entre essa comissão e a *Leopoldina Railway Company, Limited*, para a venda de terrenos onde tem esta de estabelecer a sua estação inicial, devendo ser o preço ajustado o mesmo que serve de base para a venda dos terrenos situados nas condições dos de que se trata; e bem assim autorizada essa comissão a marcar o prazo improrogavel de 18 mezes para utilização da travessia de nivel do canal de Mangue, conforme propuzestes no referido officio.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 192 — DE 2 DE MAIO DE 1910

Concede licença á «The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Co., Limited», para assentar uma linha de Hgação.

Ao director tecnico da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro — Declaro-vos para os devidos effectos, em resposta ao vosso officio n. 118, de 25 de abril ultimo, que, de accôrdo com o que informastes, fica

concedida a licença pedida pela « The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company, Limited », para assentar uma linha ferrea de ligação para seus carros entre as linhas que passam na rua Santo Christo e a avenida do cães, já por elles trafegadas, conforme a planta que apresentou a mesma companhia.
— *Francisco Sá.*

DECRETO N. 8.062 — DE 9 DE JUNHO DE 1910 (1)

Autoriza o contracto de arrendamento do novo cães do porto do Rio de Janeiro.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, tendo em vista a disposição do n. XLI, letra *a*, do art. 17 da lei n. 1.145, de 31 de dezembro de 1903, mantida no art. 28 da vigente lei do Orçamento n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, bem como o disposto no art. 30 da lei n. 2.210, de 28 do mesmo mez de dezembro ultimo, e, finalmente, o processo de concorrência publica aberta pelo edital de 26 de fevereiro do corrente anno, decreta:

Artigo unico. Fica o ministro de Estado da Viação e Obras Publicas autorizado a contractar com o Dr. Daniel Henninger e os banqueiros Damart & Compagnie o arrendamento do novo cães do porto do Rio de Janeiro, nos termos do mencionado edital de concorrência, a que se refere a proposta por elles apresentada para esse fim, mediante as clausulas que com este baixam, assignadas pelo referido ministro.

Rio de Janeiro, 9 de junho de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

Clausulas a que se refere o decreto n. 8.062, desta data

I

Os serviços do novo cães do porto do Rio de Janeiro, cuja exploração industrial o Governo Federal arrenda pelo contracto a que se refere o presente decreto, são todos os que dizem respeito ao carregamento e descarga, capatazias, armazenamento e guarda das mercadorias de importação e exportação nacional ou estrangeira pelo mesmo porto.

II

O Governo entregará desde logo aos contractantes o trecho do cães correspondente aos cinco grandes armazens que se acham promptos e aparelhados para o serviço e irá successivamente entregando os trechos seguintes, á proporção que forem ficando igualmente promptos e aparelhados, de sorte que, concluidos estes, possam os contractantes utilizar-se de toda a extensão do cães em construcção, desde a embocadura do canal do Mangue, margem direita, até a Prainha, com os armazens precisos, tudo aparelhado como se acha o primeiro trecho acima referido e mais dous guindastes fixos para 20 ou 30 toneladas e uma cabrea fluctuante para 100 toneladas.

(1) De accordo com as clausulas deste decreto, foi assignado o contracto, sendo os serviços de exploração do cães inaugurados com solemnidade, em 20 de julho de 1910.

Esta entrega será feita por um arrolamento descriptivo de todas as obras, machinismos e apparatus e por uma planta do porto indicando as profundidades da agua, dentro do perimetro que constitue a bacia do porto para o serviço dos novos caes.

III

O prazo deste arrendamento começará na data em que fôr assignado o contracto e terminará no dia 31 de outubro de 1924, com a entrega ao Governo de todas as obras, machinismos e apparatus constantes do arrolamento mencionado na clausula antecedente e mais o que tiver accrescido no decurso do mesmo contracto, tudo em perfeito estado de conservação e funcionamento.

IV

Os contractantes cobrarão pelos serviços, que prestarem, as taxas seguintes em moeda-papel:

V

As taxas de serviços do porto recahem sobre a mercadoria e nenhuma será cobrada ao navio, com excepção dos excessos de sua estadia no caes, como adeante se estatue.

B

De accôrdo com o numero de escotilhas e a quantidade de carga a manipular, os contractantes fixarão o numero razoavel de dias para a atracação gratuita, bem como nos casos em que a carga e descarga se façam por apparatus especiaes.

Si este prazo gratuito fôr excedido, será cobrada ao navio, pelo excesso de estadia, a taxa de 700 réis por dia e por metro de caes occupado pelo navio.

A quantidade de mercadoria para o calculo de estadia gratuita é a que tenha de ser carregada ou descarregada pelo caes.

C

CONSERVAÇÃO DO PORTO

Será cobrada a taxa de um real por kilogramma de mercadoria de importação estrangeira que seja descarregada no porto, quer a descarga seja feita no caes, quer em qualquer outro ponto dentro da bahia.

Ficam, porém, isentos de pagamento desta taxa as mercadorias, de produção nacional, o carvão de pedra e os generos em transitio na primeira hypothese da clausula XII.

D

CARGA OU DESCARGA PELO CAES

Esta taxa corresponde á retirada das mercadorias do navio para o caes ou vice-versa, mas não comprehende o serviço de estiva no porão dos navios, o qual será feito pela tripulação ou á custa do mesmo navio.

Esta taxa será:

Para os generos de importação estrangeira, por kilogramma desembarcado.....	1,5 réis
Para os generos de cabotagem e de exportação para o estrangeiro, por kilogramma embarcado ou desembarcado.....	1,0 real

E

CAPATAZIAS

A capatazia comprehende toda a braçagem e movimentação das mercadorias ou quaesquer generos desde a sua descarga no cães até a entrega aos respectivos consignatarios nas portas externas dos armazens internos ou depositos da faixa do porto, nos armazens externos servidos pelas linhas ferreas ligadas ás do cães ou nas estações de estradas de ferro immediatamente ligadas ás mesmas linhas.

A capatazia para a exportação estrangeira ou por cabotagem comprehende a mesma movimentação desde qualquer dos pontos de entrega acima referidos até o cães para o successivo embarque.

As taxas serão as seguintes por kilogramma de peso bruto de mercadoria:

a) para os generos de importação estrangeira, recolhidos aos armazens internos para os exames e conferencia da Alfandega, em volumes de peso:

Até 500 kilogrammas.....	\$005
De mais de 500 kilogrammas.....	\$010

b) para os generos de importação estrangeira, de despacho sobre agua, em volume de peso:

Até 500 kilogrammas.....	\$003
Até 1.500 »	\$005
Até 3.000 »	\$008
Até 5.000 »	\$010
Até 20.000 »	\$015
Até 50.000 »	\$020
Até 100.000 »	\$050

O valor da capatazia para cada volume será calculado pela taxa correspondente ao limite de peso em que incida o volume, applicada á totalidade de seu peso effectivo.

c) para o carvão de pedra importado do estrangeiro..... 1,5 réis

d) para os generos de exportação para o estrangeiro..... 1,5 réis

e) para os generos de importação ou exportação por cabotagem..... 1,5 réis

f) para os minerios de manganez e ferro e para areias monaziticas exportadas para o estrangeiro... 1,0 real

g) para o sal, o assucar e carvão de pedra nacionaes por cabotagem..... 1|2 real

Para os generos a granel a taxa será a marcada para os volumes até 500 kilogrammas.

F

ARMAZENAGEM

A armazenagem será cobrada de conformidade com as leis das alfandegas e pelas taxas seguintes:

a) para os generos sujeitos aos exames e conferencias da Alfandega e recolhidos aos armazens internos, as mesmas taxas actuaes;

b) para os generos de importação estrangeira despachados sobre agua, para os generos de cabotagem e de exportação para fóra do paiz, recolhidos aos armazens externos, alfandegados ou não, sob a administração dos contractantes, serão cobradas, no maximo, as taxas de armazenagem approvadas pela Junta Commercial do Districto Federal em 26 de março de 1908 para os armazens geraes organizados pela empresa do Dr. Giovanni Eboli e as dos actuaes trapiches alfandegados.

G

TRANSPORTE EM VAGÕES DE LINHAS FERREAS

Pelo transporte de mercadorias ou generos de qualquer especie, depositados nos armazens internos ou em depositos do cães, e nelles tomados para reembarque ou para entrega a qual-quer dos armazens externos ou estação das linhas ferreas, será cobrada a taxa de dous réis por kilogramma, não tendo os volumes peso indivisivel superior a 500 kilos.

Para pesos indivisiveis superiores a 500 kilogrammas, serão cobradas pelo transporte as taxas de capatazias.

Pelo transporte dos armazens externos entre si, ou de qual-quer delles para as estações das estradas de ferro, ou vice-versa, destas para áquellas, será cobrada a taxa de 1\$ por tonelada ou fracção de tonelada, sendo a carga e descarga dos vagões feitas pelas partes.

H

FORNECIMENTO DE AGUA AOS NAVIOS

Por metro cubico de agua fornecido com aparelhos medidores aos navios atracados ao cães, será cobrada a taxa de 1\$000.

V

Os serviços e taxas mencionados na clausula anterior são definidos e serão applicaveis do modo seguinte:

a) a atracação e amarração dos navios aos cães serão feitas sob a direcção e responsabilidade dos respectivos commandantes, auxiliados, mediante requisição voluntaria sua, pelo mestre geral do porto;

b) a taxa de carga e descarga será cobrada pelo peso bruto de toda a mercadoria ou generos de qualquer especie que sejam embarcados ou desembarcados no cães;

c) a conservação do porto corresponde a todos os trabalhos e despezas de dragagem para desobstrucção e conservação do porto, mantidas sempre as alturas minimas de agua indicadas na planta do porto, referida na clausula II;

d) a taxa de capatazias, para as mercadorias sujeitas ao exame e conferencia da Alfandega, comprehende não só ar-rumação dos volumes nos armazens ou depositos, como a abertura dos mesmos, o reacondicionamento das mercadorias e fechamento dos caixões ou envoltorios, e toda a demais braçagem até a entrega aos respectivos donos, nas portas externas, depois de feito o despacho pela Alfandega.

A taxa de capatazias, salvo o seu valor, será cobrada de conformidade com as disposições das leis das alfandegas;

e) armazens externos são os que, pertencentes ou administrados pelos contractantes ou por particulares, possam ser directamente servidos pelas linhas ferreas do cães;

f) as mercadorias que, por occasião da descarga, forem previamente consignadas a esses armazens ou ás estações das estradas de ferro, serão levadas a seu destino mediante o pagamento da taxa de capatazias, que comprehende o transporte, desde o cães até os referidos pontos de entrega;

g) si, na hypothese acima, o consignatario não puder receber a totalidade de carga que esteja sendo retirada de bordo, em qual-quer dia, o excedente será recolhido a qual-quer dos armazens externos, que o mesmo consignatario indicará, si quizer, correndo por sua conta a respectiva armazenagem.

O consignatario poderá, porém, requisitar que esse excedente seja sob sua responsabilidade depositado ao ar livre, em algum dos depositos do cães, para lhe ser depois entregue, quando elle o possa receber, pagando então a taxa de 2\$ por

tonelada pelo transporte, de que trata a letra *g*. Para essa entrega é concedido o prazo de 30 dias, findo o qual fica o consignatario sujeito á taxa de armazenagem de armazens externos correspondente ao genero ;

h) o porto reservará em local apropriado terrenos disponives e servidos pelas linhas ferreas, que arrendará para deposito de carvão de pedra, minerio de manganez e outros, sal a granel e areias monaziticas, sendo o transporte desde bordo até esses depositos, ou vice-versa, incluido nas taxas de capacidades.

VI

Com as taxas acima discriminadas, a despeza total do porto para o recebimento de uma tonelada de mercadorias em volume até 500 kilos de peso indivisivel desde a sua retirada do porão dos navios até a sua entrega ao dono nas portas dos armazens internos, nas portas do fundo dos armazens externos ou nas estações da Central e Leopoldina situadas nesta cidade, será a seguinte:

Carvão descarregado no mar.....	\$
Carvão descarregado e entregue em terra.....	3\$000
Generos de importação estrangeira despachados sobre agua.....	5\$500
Generos de importação estrangeira recolhidos aos ar- mazens internos para conferencias da Alfandega.	7\$500
Generos de importação e exportação por cabotagem..	2\$500
Generos de exportação para o estrangeiro.....	2\$500
Minerios de manganez e ferro e areias monaziticas..	2\$000
Sal, assucar e carvão de pedra nacionaes.....	1\$500

Todas as taxas são cobradas ao dono da mercadoria.

VII

Os contractantes não poderão fazer nenhum dos serviços que constituem objecto do contracto por preços ou taxas diferentes das mencionadas na clausula IV ou de outras que forem estabelecidas pelo Governo, sob pena de multa e de indemnização á Caixa do Porto, si cobrarem de menos, e de restituição á parte lesada, si cobrarem de mais.

VIII

Serão embarcados e desembarcados gratuitamente nos estabelecimentos arrendados aos contractantes quaesquer sommas de dinheiros pertencentes á União ou aos Estados, as malas do Correio, as bagagens dos passageiros, civis ou militares, cargas pertencentes ás legações estrangeiras, os petrechos bellicos, os immigrantes e suas bagagens, correndo por conta dos contractantes o transporte destas ultimas de bordo até as estações das estradas de ferro pelos vagões destas.

IX

Os contractantes deverão facilitar por todos os meios os serviços da União ou dos Estados, dando-lhes preferencia para uso dos apparelhos do cáes, sendo, porém, estes serviços indemnizados.

No caso de movimento de tropas federaes ou estaduaes, poderão estas utilizar-se de todos os estabelecimentos do cáes para embarque ou desembarque, sem ficarem sujeitas ao pagamento de taxa alguma.

X

Si o Governo permittir livre transito pelo porto para mercadorias destinadas a outros paizes, expedirá para tal fim regulamento especial, mantendo os interesses do fisco e os dos contractantes no que diz respeito ao serviço de carga, descarga, capatazias e armazenagem, de conformidade com o disposto na lettra *d* do art. 30 da lei n. 2.210, de 28 de dezembro de 1909.

XI

ARRIBADOS

Os generos desembarcados de vapores ou navios arribados serão depositados e guardados em um dos armazens internos do cães mediante o pagamento das taxas correspondentes aos generos de despacho sobre agua e com direito a um mez de armazenagem gratuita.

Si forem reembarcados para o estrangeiro não pagarão mais taxa alguma por esse reembarque.

Si esses generos forem vendidos aqui, ficarão ineursos no pagamento das taxas relativas á importação estrangeira que deva ser recolhida aos armazens internos ou que possa ser despachada sobre agua, conforme for a sua especie.

XII

GENEROS EM TRANSITO

Os generos destinados a outros portos do Brazil, que sejam baldeados directamente para embarcações nacionaes sem o emprego dos aparelhos do cães, não pagarão taxa alguma de cães.

Si, porém, forem esses generos desembarcados no cães, para posterior reembarque, pagarão as taxas correspondentes ás mercadorias de despacho sobre agua e as taxas de exportação para o reembarque, com direito a um mez de armazenagem gratuita.

XIII

ARMAZENS ALFANDEGADOS

Serão estabelecidos armazens externos sob a administração dos contractantes, com o necessario alfandegamento, para recebimento e guarda de generos da tabella H, para cujo deposito tenha sido concedida pelo inspector da Alfandega a necessaria licença.

A armazenagem nestes armazens será cobrada pela mesma tabella estabelecida para os demais armazens externos administrados pelos contractantes.

XIV

SERVIÇO INTERNO DA BAHIA

A navegação e trafego interno da bahia não estão sujeitos ao pagamento de taxa alguma do porto ou cães, podendo as operações de carga e descarga ser feitas em qualquer ponto fóra, na zona em que foram executadas as obras de melhoramento do porto.

Os interessados, porém, poderão requisitar dos contractantes a execução de qualquer daquellas operações, desde que paguem por ellas as taxas correspondentes de cabotagem.

Os generos destinados a qualquer ponto da bahia, que tenham de ser baldeados dos navios ancorados no porto ou

atracados ao cães para outras embarcações que os levem a seu destino, não pagarão taxa alguma si forem de procedencia do paiz, e pagarão sómente a taxa de conservação do porto si forem de importação estrangeira, despachados sobre agua.

XV

Os armazens entregues aos contractantes gozarão de todos os favores, vantagens e onus conferidos por lei aos armazens alfandegados e entrepostos da União.

XVI

Considera-se faixa do cães a área comprehendida entre o paramento do cães e o alinhamento externo dos armazens na Avenida do Cães. Esta faixa é reservada exclusivamente para os serviços do cães e dentro della nenhuma entidade estranha poderá fazer qualquer serviço.

XVII

Os contractantes terão armazens externos na Avenida do Cães, do lado opposto á faixa desta, ligados ao cães por linhas ferreas.

Nestes armazens poderão ser recolhidas mercadorias para serem guardadas em deposito, mediante pagamento pela tabella de taxas de armazenagem a que se refere a clausula IV letra F.

XVIII

Os contractantes obrigam-se a fazer os serviços que lhes incumbem, com toda a regularidade, ordem e presteza, attendendo ás reclamações das partes, que forem justas, a juizo do Governo, em tudo que fór concernente ás obrigações acima mencionadas, sendo responsaveis pela guarda e boa conservação das mercadorias que receberem.

Ficam elles sujeitos a todas as leis, regulamentos e instruções em vigor ou que venham a ser expedidos pelo Ministerio da Fazenda, relativos ao recebimento, guarda, conservação e entrega das mercadorias, que forem applicaveis aos armazens sob sua administração.

O serviço de carga e descarga dos navios, uma vez começado, ficará sujeito á fiscalização da Alfandega, que para tal fim dará aos contractantes as precisas instruções.

XIX

Os contractantes ficam subordinados ao inspector da Alfandega em tudo que disser respeito ás conveniencias e garantias do fisco, cumprindo rigorosamente todas as instruções ou ordens que pelo mesmo lhes forem expedidas.

Nos mesmos termos ficam subordinados á repartição fiscal encarregada pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas da fiscalização deste contracto na parte concernente á execução dos serviços e ao cumprimento das obrigações constantes do contracto.

O chefe desta repartição e o inspector da Alfandega são, perante os contractantes, os representantes do Governo, cada um na alçada que lhe cabe.

XX

Os contractantes terão a liberdade de acção na parte administrativa e economica dos serviços que contractam, mas não poderão fazer alterações ou modificações nas obras eapparelhamentos que lhes forem entregues, sem prévia autorização do Governo.

XXI

Si os contractantes justificarem a necessidade de obras ou aparelhamentos complementares, poderão ser autorizados pelo Governo a fazer os trabalhos e installações que propuzerem com capitaes seus, mediante planos e orçamentos préviamente approvados pelo Governo.

O capital assim empregado vencerá o juro annual de 6%, pago semestralmente, e delle serão reembolsados os contractantes pelo Governo no fim do prazo do contracto.

O Governo, porém, reserva-se o direito de fazer as obras ou fornecer o aparelhamento á sua custa, desde logo, si assim lhe convier.

XXII

Será considerada renda bruta do porto a somma de todas as rendas ordinarias ou extraordinarias, eventuaes ou accessorias, que forem cobradas pelos contractantes, excepto as rendas ou taxas a que se referem as clausulas XXXII e XLIV.

Até o dia 5 de cada mez os contractantes apresentarão á repartição competente um balancete com as necessarias discriminações da renda cobrada no mez anterior e cumprirão todas as instrucções que lhe forem dadas para melhor fiscalização e reconhecimento da referida renda.

XXIII

A cobrança das taxas pelos serviços prestados pelos contractantes á mercadoria só será feita depois de despachadas as mercadorias pela Alfandega e a esta pagos os direitos de entrada e outros impostos que já estejam ou tenham de estar a cargo da Alfandega.

Para os generos de cabotagem não tributados ou independentes da fiscalização aduaneira, a referida cobrança será feita por occasião da entrega das mercadorias a seus donos.

XXIV

Os contractantes serão responsaveis pelas rendas que cobrarem, de conformidade com a legislação em vigor.

XXV

Os contractantes entrarão semanalmente para o Thesouro Nacional com a renda que tiverem cobrado até a data dessa entrega, mediante uma guia expedida pela repartição competente, depois de deduzida a porcentagem que lhes couber de accôrdo com a clausula XXVII. Verificado pela repartição competente o balancete de que trata a clausula XXII, far-se-ha a conta definitiva das porcentagens a que tiverem direito os contractantes, para serem indemnizados do que de mais tiverem recolhido semanalmente, ou entrarem com o que tiverem descontado a mais.

XXVI

Correrão por conta dos contractantes todas as despezas relativas á administração e custeio dos serviços do cáes, as de conservação e reparações de todas as obras e aparelhamentos que lhes forem entregues, inclusive a dragagem do mar para manutenção das alturas de agua indicadas na planta do porto a que se refere a clausula II, a illuminação dos armazens, edificios, faixa do porto, boias illuminativas, a vigilancia, o supprimento de agua potavel e qualquer outra despeza ordinaria, extraordinaria ou eventual que se refira aos serviços arrendados e ao contracto, inclusive a quota paga ao Governo para as despezas de fiscalização.

XXVII

Os contractantes receberão, como indemnização por todas as despesas mencionadas na clausula anterior e para o seu lucro, as percentagens seguintes da renda bruta recolhida annualmente, em papel-moeda:

50 % da renda bruta até 3.000:000\$ de valor para esta;
30 % do excesso dessa renda de 3.000:000\$ até 6.000:000\$;
28 % do excesso dessa renda de 6.000:000\$ a 9.000:000\$;
27 % do excesso da renda bruta annual acima de.....
9.000:000\$000.

XXVIII

Para garantia do exacto cumprimento do contracto e das responsabilidades que cabem aos contractantes, depositarão elles no Thesouro Nacional, na data da sua assignatura, uma caução de 1.000:000\$ ou o equivalente em ouro, ao cambio de 15 dinheiros por 1\$, que será elevada ao dobro quando lhes estiver entregue toda a extensão do caes, desde a embocadura do canal do Mangue até a Prainha.

Esta caução, que poderá ser feita em titulos da divida nacional, interna ou externa, ou em moeda, sem direito a juros, responderá pelo pagamento das multas e de quaesquer despesas que o Governo faça por conta dos contractantes em virtude do contracto, deduzindo-se dellas as respectivas importancias, caso os contractantes, intimados a pagal-as, não o façam dentro do prazo que lhes tiver sido marcado na mesma intimação.

Uma vez desfalcada a caução por taes descontos, serão os contractantes obrigados a reintregal-a dentro do prazo de 15 dias, sob pena de ficarem os mesmos contractantes constituídos em mora, *ipso jure*, e obrigados por isso ao pagamento do juro de 9 % ao anno, cabendo ao Governo o direito de cobrar executivamente a importancia do desfalque e correspondentes juros, nos termos do art. 52, letras *b* e *c*, parte 5ª do decreto n. 3.084, de 5 de novembro de 1898.

Fica entendido que, si esta caução tiver sido desfalcada por despesas feitas pelo Governo, por conta dos contractantes de accordo com as clausulas do contracto, só lhes será entregue o saldo que houver no fim do prazo do mesmo contracto.

XXIX

Até o dia 10 de cada mez será organizada a conta da receita cobrada no mez anterior e determinado o valor da percentagem pertencente aos contractantes para os fins da clausula XXV.

XXX

O Governo poderá augmentar ou diminuir as taxas estabelecidas na clausula IV, mas a determinação da percentagem a pagar aos contractantes será feita sobre a renda bruta calculada com as taxas marcadas nessa clausula, qualquer que seja a alteração para mais ou para menos que nellas faça o Governo em qualquer época.

XXXI

Durante o prazo do contracto os contractantes serão obrigados a fazer á sua custa a conservação e reparações de que carecerem as obras, machinismos e demais bens que lhes forem entregues, mantendo tudo em perfeito estado de conservação e funcionamento, devendo substituir por novos, também á sua custa, o que se inutilizar. Da mesma forma farão a desobstru-

ção e a dragagem que forem necessarias para manufecção da profundidade de agua na bacia do porto marcada na respectiva planta.

Si, intimados a fazerem qualquer obra de conservacção ou de reparo, deixarem os contractantes de cumprir a ordem no prazo que lhes tiver sido marcado, poderá o Governo mandar fazer o trabalho por outrem, por conta dos contractantes, e si estes se recusarem ao pagamento da respectiva despeza, o Governo mandará descontar a importancia da caucção a que se refere a clausula XXVIII.

XXXII

Além das taxas referidas na clausula IV os contractantes terão a faculdade de perceber outras em remuneracção de serviços que prestem nos estabelecimentos arrendados, como o da emissão de *warrants*, reboques e outros não previstos no contracto, desde que lhes seja pelo Governo dada a respectiva autorizacção com approvação das taxas.

XXXIII

Os trapiches alfandegados Ypiranga, Ordem e Docas Nacionaes, de propriedade da União, serão entregues aos contractantes para exploral-os conjunctamente com o primeiro trecho de cáes, devendo nelles cobrar unicamente as taxas de capatazias e armazenagem, não sendo nenhuma dellas superior ás que se acham em vigor na Alfandega desta Capital. Logo, porém, que seja entregue aos contractantes toda a extensão do cáes de que trata a clausula II, cessará o alfandegamento dos citados trapiches, voltando então para o Governo os respectivos edificios com os seus aparelhamentos actuaes.

XXXIV

Emquanto não estiver entregue aos contractantes toda a extensão do cáes, de que trata a clausula II, serão mandados pela Alfandega desta Capital, para atracar ao cáes, os navios que o trecho do mesmo cáes comportar, de modo a estar sempre aproveitada toda a sua capacidade de trafego.

Depois de entregue todo o cáes, serão supprimidos os actuaes armazens da Alfandega, passando os serviços que nelles se fazem hoje para os novos armazens arrendados.

XXXV

Antes dos contractantes começarem a exploracção do cáes e trapiches alfandegados, sujeitarão ao Governo o regulamento para a execução de todos os seus serviços e só depois d'elle approvedo pelo Governo poderão inicial-os. Esse regulamento deverá estar de accórdo com as condiçções do contracto celebrado e com as disposiçções das leis em vigor que se referiram áquelles serviços.

XXXVI

Fará parte das obras arrendadas um deposito para o recebimento e guarda de inflammaveis, explosivos e corrosivos, logo que o Governo tenha resolvido sobre a escolha do local e construcção do mesmo deposito.

XXXVII

Pela inobservancia de qualquer das clausulas do contracto para que não esteja estabelecida penalidade especial, ficarão os contractantes sujeitos á multas até o maximo de 20:000\$, e no dobro pelas reincidencias, impostas pelo chefe da repartição fiscal, com recurso para o ministro da Viacção e Obras Publicas.

Si estas multas não forem pagas pelos contractantes dentro do prazo de 15 dias, após decisão do ministro, no caso de ser usado o recurso acima estabelecido, contado da data da respectiva intimação, será o seu valor descontado da caução de que trata a clausula XXVIII.

XXXVIII

Si os contractantes não residirem na Capital Federal, terão nesta um representante acceito pelo Governo com plenos e illimitados poderes para tratar e resolver definitivamente, perante o administrativo e o judiciario brasileiros; quaesquer questões que com elle se suscitem, podendo o dito representante ser demandado e receber citação inicial e outras em que por direito se exija citação pessoal.

Os contractantes ou seu representante não poderão ausentar-se, mesmo temporariamente, da Capital Federal sem sciencia e permissão do Governo.

XXXIX

As questões entre o Governo e os contractantes relativas ao serviço destes e as que disserem respeito a intelligencia de clausulas do contracto, serão submettidas pelo chefe da Repartição Fiscal no prazo de oito dias, ao ministro da Viação e Obras Publicas, que as resolverá com promptidão.

Si os contractantes não se conformarem com a resolução dada seguir-se-ha, em ultima instancia, o arbitramento, escolhendo cada parte um arbitro dentro do prazo de 10 dias; não chegando estes a accôrdo, a questão será resolvida por um terceiro arbitro escolhido dentro de 10 dias, de commum accôrdo; na falta deste accôrdo, cada uma das partes contractantes, dentro de cinco dias, apresentará dous outros arbitros e dentre os quatro a sorte designará o desempatador, que resolverá a questão no prazo de 10 dias.

Fica entendido que as questões previstas ou resolvidas em clausula do contracto, como as multas, rescisão e outras, não são comprehendidas nesta clausula.

XL

Quaesquer outras questões que porventura se possam suscitar na execução do contracto, quer sejam administrativas, quer sejam judiciaes, serão sempre decididas pelos tribunaes brasileiros, e o fóro para todas as questões judiciarias entre o Governo e os contractantes, sejam estes autores ou réos, será o federal.

XLI

O Governo poderá rescindir o contracto a partir de 1 de janeiro de 1917, por accôrdo amigavel com os contractantes, e na falta deste, mediante pagamento de uma indemnização correspondente a 10% da renda bruta cobrada pelos contractantes nos 12 mezes anteriores á data da rescisão.

XLII

A rescisão do contracto poderá ser declarada de pleno direito por decreto do Governo, sem dependencia de interpeação ou acção judicial, si os contractantes depois de multados reincidirem em qualquer falta que diga respeito a contrabando ou prejuizo do fisco.

Verificada a rescisão nestes termos, perderão os contractantes, em favor da União, a caução a que se refere a clausula XXVIII.

XLIII

Para as despesas de fiscalização os contractantes entrarão para o Thesouro Nacional por semestres adelantados com a quantia de 30:000\$, em papel moeda nacional.

XLIV

O Governo terá o direito de fazer concessões para a carga e descarga de generos especiaes e determinados, com os navios atracados ao cães, mas feito o serviço de descarga e capatazias directamente pelo interessado e á sua custa, por meio de installações aereas ou subterraneas dispostas de fórma que não acarretem o menor embaraço para o livre transito na faixa do cães, nem para os serviços dos contractantes. Taes concessões serão sempre a titulo oneroso e os serviços feitos sob a fiscalização dos contractantes, ficando as respectivas porcentagens marcadas na clausula XXVII reduzidas ás seguintes taxas fixas por tonelada:

Para carvão de pedra descarregado em terra.....	\$500
Para generos da tabella H.....	1\$100
Para generos de cabotagem e de exportação estrangeira	\$400

A renda cobrada pelos contractantes, em virtude dos accórdos especiaes do Governo, será escripturada á parte e não englobada á renda bruta geral para a deducção das porcentagens que lhes pertencem pela clausula XXVII.

XLV

De conformidade com a clausula II o Governo entregará aos contractantes, dentro de 10 dias contados da assignatura do contracto, os cinco armazens e o trecho de caes correspondente, nos quaes deverão os contractantes iniciar effectivamente os serviços que lhes incumbem, até o dia 15 de julho proximo futuro, devendo até o dia 25 do mez corrente, sujeitar á approvação do Governo o regulamento para a execução de todos os serviços de que trata a clausula XXXV. Si até o dia 15 de julho não tiver sido approvedo pelo Governo o referido regulamento, iniciarão os contractantes em todo caso os serviços, de accórdo com o regulamento por elles apresentado, embora ainda não approvedo.

XLVI

Os contractantes não poderão transferir o contracto para outrem ou para empreza que organizarem, sem prévia autorização do ministro da Viação e Obras Publicas.

XLVII

O presente decreto ficará sem effeito si o contracto a que se refere não for assignado dentro de 10 dias, contados da respectiva data.

Rio de Janeiro, 9 de junho de 1910. — *Francisco Sá.*

AVISO N. 282 — DE 18 DE JUNHO DE 1910

Declara que fica autorizada a «The Rio de Janeiro Tramway Light and Power, Company, Limited» a desenvolver suas linhas em terrenos conquistados ao mar pelas obras do porto.

Ao director tecnico da Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro. — Attendendo ao que informastes por officio n. 139, de 46 de maio ultimo, sobre o

requerimento da «The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power, Company, Limited», declaro-vos, em resposta, que fica a mesma companhia autorizada a assentar, prolongar e desenvolver as suas linhas de tracção electrica nos terrenos conquistados ao mar pelas obras affectas a essa commissão, nas mesmas condições dos prolongamentos anteriormente concedidos. — *Francisco Sá.*

AVISO N. — DE 25 DE JUNHO DE 1910

Remette ao Sr. ministro da Fazenda a minuta do accôrdo estipulado entre a Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro e «The Rio de Janeiro Flour Mills & Granaries, limited», afim de ser lavrada a respectiva escriptura.

Sr. Dr. Leopoldo de Bulhões, M. D. ministro da Fazenda. — Tenho a honra de passar ás mãos de V. Ex. a minuta junta, devidamente authenticada, do accôrdo estipulado entre a commissão fiscal e administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro e a «The Rio de Janeiro Flour Mills & Granaries, Limited» para ser feita a cessão á Fazenda Nacional dos terrenos pertencentes áquella companhia, necessarios aos servicos de construcção do cães do porto do Rio de Janeiro, do gozo da serventia do mar, da parte do edificio e bemeifeitorias existentes naquelles terrenos, onde está estabelecido o Moinho Inglez, afim de que V. Ex. se digne mandar lavrar a respectiva escriptura na Procuradoria da Fazenda Nacional, uma vez que no accôrdo referido se cogita de alienação de uma parte do patrimonio nacional.

Aproveitando o ensejo reitero a V. Ex. os protestos da minha alta estima e mui distincta consideração. — *Francisco Sá.*

AVISO N. 63 — DE 12 DE JULHO DE 1910

Manda observar o regulamento para o serviço do novo cães do Rio de Janeiro.

Sr. inspector da Alfandega do Rio de Janeiro. — Communico-vos, para os devidos effeitos, que para o serviço do novo cães do porto desta Capital deve ser observado o regulamento que junto vos remetto.

Saude e fraternidade. — *Leopoldo de Bulhões.*

Regulamento para o serviço do novo cães do Rio de Janeiro

Art. 1.º O cães e seus armazens internos e externos gozarão de todos os favores concedidos aos armazens alfandegados e entrepostos da União.

Art. 2.º Os arrendatarios ficam sujeitos a todas as responsabilidades, obrigações e onus estabelecidos nas leis e regulamentos fiscaes para taes armazens e entrepostos.

Art. 3.º Compete ao inspector da Alfandega do Rio de Janeiro resolver sobre todos os casos de conflicto que occorrerem entre os empregados da mesma repartição e os dos arrendatarios em objecto de serviço.

A escolha do pessoal dos armazens e cães será feita de accôrdo com o inspector da Alfandega, que poderá, quando julgar conveniente aos interesses fiscaes, exigir a suspensão ou demissão de qualquer dos empregados. Para este effeito todos os titulos de nomeação desse pessoal deverão ser registrados na Alfandega.

Art. 4.º Nenhum navio poderá atracar ao cães sem prévia licença da Alfandega. Exhibida a licença, os arrendatarios designarão nesse mesmo documento o logar da atracação.

Art. 5.º Para se proceder á descarga de qualquer navio é preciso que a Alfandega envie aos arrendatarios, em papel fornecido por estes, uma cópia do manifesto, excluida a indicação do conteúdo dos volumes, sendo, porém, permittido aos arrendatarios iniciar a descarga logo após a atracação mediante uma lista da carga do navio, assignada pelo capitão ou consignatario, enquanto o manifesto correr os tramites legais.

Art. 6.º A carga ou descarga dos navios effectuar-se-ha sempre em presença do capitão do navio ou seu preposto, de empregados da Alfandega e dos arrendatarios.

Art. 7.º Nos armazens dos arrendatarios poderão ser depositadas, não só as mercadorias da tabella H, como quaesquer outras que o inspector da Alfandega designar.

Art. 8.º Os inflammaveis e corrosivos não poderão ser recolhidos aos armazens do cáes, podendo, porém, ser descarregados no mesmo em ponto préviamente designado pelo inspector da Alfandega e, passando pelos pateos, serem levados immediatamente para fóra da faixa do cáes ou para os depósitos para este fim destinados.

Art. 9.º Os livros de registro dos armazens, em que se fizer carga aos respectivos administradores, serão rubricados pelo inspector da Alfandega ou por delegado seu e pelos arrendatarios ou por delegados seus e constituirão documentos decisivos para a emissão de *warrants* e mais serviços feitos nos mesmos armazens.

Art. 10. As folhas de descarga tomadas pelos empregados da Alfandega e por elles assignadas, juntamente com os capitães de navios, serão, depois de conferidas, assignadas tambem pelo administrador do armazem e rubricadas pelo representante dos arrendatarios e constituirão documentos decisivos para todas as questões que se suscitarem sobre a responsabilidade dos arrendatarios pelos volumes mencionados nas sobre-ditas folhas de descarga e para todas as reclamações, quer dos donos da mercadoria, quer dos consignatarios ou capitães dos navios.

Art. 11. A abertura dos volumes, a mudança de envolvimento e a extracção de amostras não poderão ser feitas sem permissão do inspector da Alfandega.

Art. 12. Para se proceder á carga ou descarga de um navio é preciso apresentação prévia aos arrendatarios de documentos que provem ter obtido licença da Alfandega.

Art. 13. Nenhum navio que não esteja em serviço de carga ou descarga poderá fundear no canal de accesso ao cáes, cuja faixa destinada ás manobras dos que atracam ou de atracação é determinada, de um lado, pelo cáes e do outro, por uma serie de boias illuminativas na distancia de 250 metros desta.

Art. 14. O serviço de carga ou descarga de mercadorias e do seu recolhimento aos armazens do cáes ou aos extremos será feito de sol a sol nos dias uteis e o de sahida das mercadorias durante as horas determinadas pelo inspector da Alfandega.

Art. 15. Em casos extraordinarios e com permissão da Inspectoria da Alfandega, poder-se-ha fazer o serviço de carga ou descarga e remoção de mercadorias do cáes em dias feriados e depois do sol posto e durante a noite.

Nenhum augmento soffrerão as taxas pagas pelas mercadorias por accesso desse serviço facultativo, ficando o mesmo excesso a cargo do navio que pedir descarga fóra das horas habituaes.

Art. 16. Os despachos das mercadorias depositadas no cáes, nos armazens internos e externos ou despachadas sobre agua e que tenham de transitar ou não pelo cáes serão feitos em quatro vias, afim de que na quarta via sejam calculadas as taxas devidas aos arrendatarios.

Art. 17. Nenhuma mercadoria sujeita a impostos que estejam a cargo da Alfandega poderá sahir do cáes ou dos armazens sem despacho da Alfandega e pagamento de todos os direitos.

Art. 18. A quarta via de despacho de que trata o art. 15, depois de rubricada pelo conferente da Alfandega a quem houver sido distribuida a primeira via para a respectiva conferencia de sahida, substituirá para todos os effeitos legais o bilhete ou ordem a que se refere o art. 230 da Nova Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas.

Art. 19. A Alfandega não dará livre transito ás mercadorias ou ás embarcações sem que as mesmas estejam quites com os arrendatarios pelas taxas devidas em virtude do contracto.

Art. 20. Sempre que ficarem sujeitas a consumo mercadorias existentes nos armazens dos arrendatarios, procederão estes de accôrdo com o capitulo V da Nova Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas, providenciando a Alfandega para que não haja demora na realização dos respectivos leilões.

Art. 21. A entrada nos armazens internos do cães será permittida sómente ás pessoas que estejam mencionadas nos regulamentos da Alfandega (art. 188 da Nova Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas).

Art. 22. Sem prejuizo das disposições contidas na secção II, capitulo II, do titulo VI da Nova Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas, pertence aos arrendatarios a policia interna do cães e suas dependencias.

Art. 23. Os arrendatarios organizarão e farão cumprir, depois de obtida a necessaria approvação, os regimentos internos e instrucções regulamentares para a perfeita execução dos serviços do cães e suas dependencias, podendo impor aos infractores multas, que, quando tratem de factos previstos nos regulamentos das capitánias dos portos e das alfandegas, serão iguaes ás estabelecidas em taes regulamentos. Destas multas terão as partes recurso para o inspector da Alfandega.

Art. 24. Pelos serviços prestados no cães e nos armazens os arrendatarios perceberão as taxas estabelecidas no contracto celebrado em 18 de junho de 1910, de accôrdo com o decreto n. 8.062, de 9 de junho de 1910, que recahem sobre a mercadoria, com excepção dos excessos de estadia das embarcações e os serviços facultativos requisitados pelas mesmas, que serão pagos por ellas.

Art. 25. Além dos serviços obrigatorios estabelecidos no contracto, poderão os arrendatarios, com autorização do Governo, prestar ao navio ou á carga serviços facultativos, que serão pagos de accôrdo com as taxas approvadas pelo mesmo Governo.

AVISO N. 319 — DE 13 DE JULHO DE 1910

Pede ao Ministro da Fazenda que mande lavrar escriptura dos lotes da Avenida Central e rua Nova vendidos em leilão e que mande recolher o producto á Caixa Especial das Obras do Porto.

Sr. ministro da Fazenda — Havendo sido vendido em leilão, mediante as condições approvadas por aviso n. 262, de 13 de junho ultimo, deste ministerio, diversos lotes de terrenos que havia disponiveis na Avenida Central e rua Nova, paralléla a esta, tenho a honra de passar ás mãos de V. Ex. as inclusas plantas e cópia daquellas condições, rogando a V. Ex. se digne providenciar para que pela repartição competente desse Ministerio sejam lavradas as escripturas que tem de ser assignadas pelos compradores constantes do officio n. 178, junto tambem por cópia, da Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro.

O producto da venda desses terrenos, na importancia total de 641:700\$, dignar-se-ha V. Ex. de mandar recolher como renda da Caixa Especial das obras do dito porto.

Reitero a V. Ex. os protestos de minha estima e distincta consideração.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 362 — DE 30 DE JULHO DE 1910

Referente á installação electrica de força e luz em armazens do porto do Rio de Janeiro.

Ao director tecnico da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro — Declaro, em resposta ao vosso officio n. 194, de 21 do corrente mez, que fica essa commissão autorizada a ajustar com a «The Rio de Janeiro Tramway Light and Power Company, Limited» a installação electrica de força e luz nos armazens ns. 9 e 10, pela quantia de 35:800\$ e mais a installação provisoria em frente áquelle armazem n. 10, pela quantia de 600\$, conforme a proposta que enviastes, por cópia, da referida companhia.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 374 — DE 8 DE AGOSTO DE 1910

Communica a permissão dada a «Rio de Janeiro Tramway Light and Power Co., Ltd.» para assentar, prolongar e desenvolver suas linhas de tracção electrica nos terrenos conquistados ao mar pelas obras do porto, ficando, porém, incorporadas á rede geral de viação urbana, contractada com a Prefeitura.

Ao prefeito do Districto Federal — Sr. prefeito do Districto Federal — Tenho a honra de communicar a V. Ex., para os devidos effeitos, que por avisos ns. 282 e 378, de 18 de junho e 8 do corrente mez, autorizei a Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro, permitir á «The Rio de Janeiro Tramway Light and Power Company, Limited», assentar, prolongar e desenvolver as suas linhas de tracção electrica nos terrenos conquistados ao mar pelas obras affectas áquelle commissão, ficando, porém, incorporadas á rede geral de viação urbana, contractada com essa Prefeitura, não só a linha já assentada com permissão da Commissão das Obras do Porto, como as que ora pretende a dita companhia construir á sua custa.

Reitero a V. Ex. os meus protestos de estima e distincta consideração.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 384 — DE 12 DE AGOSTO DE 1910

Approva o orçamento para a execução das muralhas em volta do terreno cedido á «Companhia City Improvements».

Ao director tecnico da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro — Attendendo ao que expuzestes em officio n. 203, de 28 de julho ultimo, relativamente á permuta de terrenos na Gambôa e S. Christovão, entre essa commissão e a «The Rio de Janeiro City Improvements Company, Limited», declaro-vos, em resposta, que fica approvado o orçamento que acompanhou o mesmo officio, na importancia de 34:860\$, para execução das muralhas em volta do terreno cedido áquelle companhia, sendo a respectiva despesa paga por essa commissão, conforme propuzestes.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 387 — DE 12 AGOSTO DE 1910

Pede providencias sobre a mudança da estação de barcas e ponte de atracação do largo da Prainha.

Sr. ministro da Fazenda — Tornando-se necessaria a mudança da estação das barcas e ponte de atracação, do largo da Prainha para outro ponto do litoral, não attingido, como aquelle,

pelas obras do porto do Rio de Janeiro, e parecendo a este Ministerio prestar-se a doca do antigo mercado para tal fim, convenientemente preparada pela commissão das citas obras, rogo a V. Ex. se digne providenciar para que sejam applicados aquelle serviço, não só a mesma doca como tambem um dos armazens alli ultimamente construidos por ordem desse Ministerio, os quaes, com a abertura do novo caes do porto, se tornam necessarios ao serviço da Alfandega.

Reitero a V. Ex. os meus protestos de estima e distincta consideração.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 401 — DE 24 DE AGOSTO DE 1910

Pede ao Ministro da Fazenda providenciar para que o alfandegamento do trapiche da Ordem seja transferido para os arrendatarios do novo caes do porto.

Sr. ministro da Fazenda — Devendo ser entregue aos arrendatarios do novo caes do porto o trapiche da Ordem, nos termos da clausula XXXIII do decreto n. 8.062, de 9 de junho proximo passado, rogo a V. Ex. se digne providenciar para que o alfandegamento do mesmo trapiche, concedido por aviso desse Ministerio n. 170, de 3 de agosto de 1905, á Commissão Fiscal do Porto do Rio de Janeiro, seja transferido para os arrendatarios do novo caes, conforme solicitaram.

Reitero a V. Ex. os meus protestos de elevada estima e distincta consideração.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 408 — DE 27 DE AGOSTO DE 1910

Accepta a proposta do Banco do Brazil de aquisição de uma área de terreno no caes do porto, com destino a agencias de bancos, mediante o preço de 30\$ por metro quadrado.

Ao director-presidente do Banco do Brazil — Resolvendo sobre a proposta apresentada por V. Ex. em nome do Banco do Brazil, de adquirir uma área de terreno no caes do porto, com destino a agencias de bancos, mediante o preço de 30\$ por metro quadrado, cabe-me declarar a V. Ex. que póde ser accepta a sua proposta com a condição de ser previamente submittida á approvação da Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro o projecto do edificio que alli terá de ser construido, dentro do prazo de 18 mezes. Essa directoria deverá declarar si pretende occupar todo o edificio, ou si uma parte delle é destinada a agencias de outros bancos, mediante aluguel; pois na primeira hypothese terá aquella commissão de indicar outro local onde se possam installar as demais agencias.

Reitero a V. Ex. os meus protestos de estima e distincta consideração.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 413 — DE 30 DE AGOSTO DE 1910

Autoriza providencias sobre as mercadorias importadas pelas repartições publicas e cujas taxas de descarga não podem ser pagas de prompto.

Ao director tecnico da Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro — Tomando em consideração o que expuzestes em officio n. 223, de 20 do corrente mez, sobre mercadorias importadas por quaesquer repartições publicas cujas taxas de descarga não podem ser pagas de prompto, autorizo-vos a expedir aos arrendatarios do novo caes do porto as instrucções para tal fim necessarias e nos termos em que as propuzestes.

Como medida complementar, solicito nesta data ao Ministerio da Fazenda (1) autorize a Alfandega a despachar os generos com aquelles destinos, independentemente de previo pagamento da taxa para a conservação do porto.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 423 — DE 6 DE SETEMBRO DE 1910

Pede ao Ministro da Fazenda mande creditar á Caixa Especial das Obras do Porto o producto dos lotes vendidos em leilão do cães do porto.

Sr. Ministro da Fazenda — Tenho a honra de passar ás mãos de V. Ex., para os devidos fins, os inclusos documentos que constituem os caracteristicos dos lotes de terrenos vendidos em leilão no dia 4 de agosto ultimo; a planta geral e a de cada lote vendido, com as respectivas dimensões, tudo em duplicata; as condições do edital de venda, que deverão figurar nas escripturas que teem de ser lavradas; as certidões das escripturas de compra, pela Comissão Fiscal das Obras do Porto do Rio de Janeiro, dos predios ns. 4, da rua Miguel de Frias e 309 e 313, da rua Coronel Pedro Alves, predios que se achavam nos terrenos do lote n. 1, sendo os demais adquiridos por aterro sobre o mar. A renda total, proveniente dos lotes vendidos, na importancia de 390:980\$, dignar-se-ha V. Ex. de mandar creditar á Caixa Especial das Obras do Porto do Rio de Janeiro.

Reitero a V. Ex. os meus protestos de estima e consideração.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 438 — DE 14 DE SETEMBRO DE 1910

Resolve sobre o assentamento de linhas de carris entre os intervallos dos armazens do cães do porto do Rio de Janeiro.

Ao director tecnico da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro.

Convindo proporecionar aos arrendatarios de serviço do cães do porto do Rio de Janeiro todas as facilidades do transporte de mercadorias no cães e não se referindo a clausula XVI do respectivo contracto á empreza arrendataria, que não é considerada uma entidade extranha aos serviços a ella propria incumbidos, declaro-vos, em resposta ao vosso officio n. 232, de 25 de agosto ultimo, em que informastes sobre o requerimento em que aquelles arrendatarios pediram autorização para o assentamento das linhas de carris urbanos entre os intervallos dos armazens do cães do porto até a faixa externa afim de facilitar o transporte de mercadorias por meio de vagões pela linha da « Light and Power », que fica concedida a autorização requerida, a titulo precario, para ser utilizada enquanto isso parecer conveniente ao Governo e sem constituir privilegio algum.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 515 — DE 24 DE OUTUBRO DE 1910

Approva a aquisição de um predio e terreno á rua da Saude, para as obras do porto.

Ao director tecnico da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro — Declaro-vos, para os devidos efeitos, em solução ao vosso officio n. 276, de 8 de

(1) Foi feita a solicitação ao Ministro da Fazenda por aviso n. 414, da mesma data.

corrente mez, que fica approvada a acquisição do predio e terreno á rua da Saude n. 50, de propriedade de D. Maria Luiza Suttard Babo e filhos, pela importancia de 118:000\$, devendo a respectiva escriptura ser lavrada de conformidade com a minuta que acompanhou aquelle officio, e ora vos devolvo.—
Francisco Sá.

AVISO N. 27 — DE 7 DE NOVEMBRO DE 1910

Relativo ao accôrdo entre a Comissão das Obras do Porto e Joaquim Marinho.

Ao Ministro da Fazenda — Tenho a honra de passar ás mãos de V. Ex. os papeis relativos ao accôrdo amigavel celebrado entre a Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do R'io de Janeiro e Joaquim Marinho, afim de serem os mesmos submettidos ao exame e apreciação da Directoria do Patrimonio Nacional para que se possa legalizar o referente accôrdo por escriptura Publica, conforme requereu o interessado.—
Francisco Sá.

AVISO N. 529 — DE 7 DE NOVEMBRO DE 1910

Sobre material importado por C. H. Walker & Comp.

Ao Ministro da Fazenda — Não tendo os empreiteiros das Obras do Porto do Rio de Janeiro, C. H. Walter & Comp., se utilizado da isenção de direitos, concedida pela ordem desse ministerio, n. 1.765, de 12 de novembro de 1909, para 400.000 telhas destinadas áquellas obras, devido á demora na remessa completa desse material, de que receberam apenas 270.000 dentro do prazo de um anno, marcado na referida ordem, rogo a V. Ex. se digne prorogar por igual prazo aquella concessão para as 130.000 telhas restantes.

Reitero a V. Ex. os meus protestos de estima e distincta consideração.—
Francisco Sá.

DECRETO N. 8.364 — DE 9 DE NOVEMBRO DE 1910

Autoriza a transferencia do contracto de arrendamento do novo cões do porto do Rio de Janeiro á « Compagnie du Port de Rio de Janeiro », devidamente autorizada a funcionar na Republica.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereram o Dr. Daniel Heninger e Demart & Comp., arrendatarios do serviço do novo cões do porto do Rio de Janeiro, e de accôrdo com o disposto na clausula XLVI do decreto n. 8.062, de 9 de junho de 1910, decreta:

Artigo unico. Fica autorizada a transferencia do contracto de arrendamento do novo cões do porto do Rio de Janeiro, celebrado em 18 de junho do corrente anno, á « Compagnie du Port de Rio de Janeiro », a qual, devidamente autorizada a funcionar na Republica pelo decreto n. 8.299, de 13 de outubro ultimo, fica subrogada nos direitos e obrigações a que se refere o mesmo contracto.

Rio de Janeiro, 9 de novembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

AVISO N. 543 — DE 14 DE NOVEMBRO DE 1910

Autoriza o accôrdo sobre indemnização de bemfeitorias dos terrenos á rua Santo Christo dos Milagres ns. 46 e 48 (Frapiche Leal).

Ao director tecnico da Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro.

Tendo já sido a questão relativa á carta de aforamento dos terrenos da rua Santo Christo dos Milagres ns. 46 e 48 (Frapiche Leal), julgada por sentença da Córte de Appellação, citada no parecer do Sr. Consultor Juridico, e sendo certo que nos terrenos occupados por essa commissão foram feitas obras e bemfeitorias, com licença da Prefeitura e assentimento da Capitania do Porto, das quaes resulta uma renda para o proprietario, é justo que seja este indemnizado do preciso valor das mesmas bemfeitorias e obras, desde que a União necessite da posse destas.

Recommendo-vos, portanto, que seja feito o accôrdo, dando-se os terrenos pedidos pelos requerentes pela devida equivalencia em relação ás alludidas bemfeitorias, ficando liquidada a questo judicial pendente.— *Francisco Sá.*

AVISO N. 560 — DE 17 DE DEZEMBRO DE 1910

Sobre terrenos do cães do porto, adquiridos em hasta publica por Herm Stoltz & Comp.

Ao ministro da Fazenda.

Tenho a honra de declarar-vos, para os devidos effeitos, que na escriptura de venda dos lotes ns. 1 e 2, do quarteirão n. 9 dos terrenos do cães do porto do Rio de Janeiro, adquiridos em hasta publica por Herm Stoltz & Comp., á razão de 51\$ por metro quadrado, deverá constar, de accôrdo com a clausula 8ª do edital de venda, que os dous referidos lotes fazem parte dos terrenos que tem direito a ser servidos por viação ferrea.

Saúde e fraternidade — *J. J. Seabra.*

AVISO N. 563 — DE 20 DE DEZEMBRO DE 1910

Autoriza a venda de materiaes inserviveis, pertencentes á firma C. H. Walker & Comp.

Ao chefe da Commissão das Obras do Porto do Rio de Janeiro — Tendo sido examinados os materiaes inserviveis de ferro batido e fundido e de aço, existentes na Ponta da Areia e pertencentes aos empreiteiros das Obras do Porto do Rio de Janeiro, C. H. Walker & Comp., dando-lhes o empregado da Alfandega, encarregado desse exame, o valor de 1:800\$ que deverão pagar 50 % *ad-valorem*, segundo communicou o Ministro da Fazenda, por aviso n. 292, de 11 de novembro ultimo, ficaes autorizadas a permittir aquelles empreiteiros a venda do alludido material, uma vez que, conforme informastes por officio n. 47, de 28 de fevereiro proximo passado, já foi substituído por igual, em bom estado de conservação.

Saúde e fraternidade — *J. J. Seabra.*

AVISO N. 576 — DE 26 DE DEZEMBRO DE 1910

Sobre o abono de diarias a funcionarios da Commissão das Obras do Porto

Ao director tecnico da Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro — Tomando em consideração o que informastes por officios ns. 316 e 346, de 7 de novembro ultimo e 7 do corrente mez, sobre o requerimento em que os funcionarios dessa commissão Alexandre Lamberti de Souza Guimarães, contador geral; Basilio Domingues Vianna e Francisco Antonio Coelho, officiaes, e Attila de Carvalho, Arthur Durval da Costa Guimarães, Nicolau Midosi, Mario Pires, David Campista Junior e José Arthur Boiteux, 1^{as} escripturarios, pediram o abono de uma diaria, de claro-vos, para os fins convenientes, que, de conformidade com o art. 43 do regulamento dessa commissão, fica marcada a diaria de 10\$ a cada um dos referidos funcionarios, a contar do corrente mez em deante.

Saúde e fraternidade — *J. J. Seabra.*

AVISO N. 578 — DE 27 DE DEZEMBRO DE 1910

Sobre a venda em leilão de terrenos do cães do Porto

Ao ministro da Fazenda — Tenho a honra de passar ás vossas mãos, para os fins convenientes, os inclusos documentos constantes de cópia do officio em que o leiloeiro Joaquim Dias dos Santos communica a venda de dous lotes de terrenos situados na Avenida do Cães do Porto do Rio de Janeiro, cópia das condições de venda dos mesmos terrenos, caracteristicos dos referidos lotes ns. 8 e 9, duas plantas em duplicata dos ditos dous lotes e uma planta geral de todos os terrenos pertencentes á Caixa Especial das Obras do Porto, á cuja disposição rogo providencieis para que fique o producto da dita venda na importancia de 53:530\$000.

Saúde e fraternidade — *J. J. Seabra.*

AVISO N. 532 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1910

Sobre a venda de terrenos pela Commissão das Obras do Porto ao Banco do Brazil.

Ao ministro da Fazenda — Estando ajustada entre a Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro e o Banco do Brazil a venda de um lote de terreno com 1.458m,20, dos pertencentes ao cães daquelle porto, para estabelecimento de agencias de bancos, casas bancarias e outros misteres, mediante o preço de 30\$ por metro quadrado, tenho a honra de passar ás vossas mãos, para os fins convenientes, os inclusos documentos constantes do officio por cópia daquella commissão fiscal, contendo as condições acceitas pelo Banco, que devem figurar na respectiva escriptura, uma planta em duplicata e os caracteristicos do referido lote de terreno; rogando-vos digneis de providenciar para que o producto dessa venda na importancia de 43:740\$, seja escripturado no Thesouro Nacional a credito da Caixa Especial das obras do dito porto.

Saúde e fraternidade — *J. J. Seabra.*

LEI N. 1.617 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1906

(Fixa a despeza para 1907)

Art. 19. E' o Presidente da Republica autorizado:

10. A firmar contracto para o aparelhamento dos diques existentes na ilha das Cobras, ou em logar apropriado, de modo a servirem para os novos couraçados, podendo abrir credito e despendere no exercicio a quantia de 600:000\$000.

DECRETO N. 6.354 — DE 7 DE FEVEREIRO DE 1907

Abre ao Ministro da Marinha o credito de 600:000\$, para aparelhamento dos diques existentes na ilha das Cobras. (1) (2)

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorizaçãõ contida no § 10 do art. 19 da lei n. 1.617, de 30 de dezembro de 1906, resolve abrir ao Mi-

(1) Ministerio da Marinha — A proposta escolhida pelo Governo na concorrência para as obras do dique, cêes e carreira da ilha das Cobras, era a que mais vantagens offercia ao Estado. Tendo a commissãõ que examinou as propostas, declarado que « todas se achavam proximoamente nas mesmas condições technicas », restava ao Governo considerar as questões de prazo e de preço.

Neste particular, as melhores condições eram offercidas pela « Société Franco-Brésilienne » e por « Sir John Jackson & Company, Limited ». Aquella propunha executar as obras em 80 mezes, por 13.323:808\$; e estes em 27 mezes por 13.800:000\$000. Era o prazo da terminação final que devia guiar o Governo, porque, pela natureza das obras, as terminações parciaes, não decidiriam do funcionamento do dique, dependente do aterro completo e respectivo aparelhamento. Havia, portanto, uma differença de tres mezes de prazo a favor da proposta « Jackson » e de 473:000\$ a favor da proposta da « Société Franco-Brésilienne ».

Tendo já o Governo providenciado, quanto á maxima urgência de recursos para receber os grandes encouraçados, com a encomenda de um dique fluctuante, a questão do preço deveria primar sobre a questão do prazo na concorrência do dique da Ilha das Cobras. Por isso, pois, preferiu o Governo ter as obras concluidas tres mezes mais tarde, desde que, desse modo, as podia contractar com sensivel economia para o Thesouro.

Outrosim, o Governo não podia ter em attenção offeras indeterminadas de vantagens acerca de pontos não mencionados no edital, porque, si assim procedesse, levantaria fundadas quixas dos concurrentes, os quaes se tinham limitado a propor a respeito dos pontos mencionados no edital. Foi por isso que não levou em conta a declaração de « Sir John Jackson Company, Limited » de aproveitar o material da carreira do Arsenal, proposta que aliás a commissãõ examinadora considerou incompleta, por não ter declarado o proponente « em que condições executaria este serviço ».

Não tendo tambem fixado clausula a respeito de qualidade e marcas do materiaes — o que importaria em preferencia odiosa a favor de certos fabricantes — o Governo reservou-se para acautelar, neste particular, os interesses do Estado por meio da mais rigorosa fiscalizaçãõ das obras projectadas.

Finalmente, desde que as propostas se achavam nas mesmas condições technicas e todos os concurrentes tinham sido julgados capazes, não seria lícito ao Governo deixar de escolher a proposta de preço mais baixo. (« Diário Official » — de 14 de dezembro de 1909).

(2) A concorrência foi chamada por edital da Inspectoria de Engenharia Naval, de 21 de outubro de 1909 e as propostas abertas em 20 de novembro do mesmo anno, sendo submittidas ao julgamento de uma commissãõ nomeada por aviso n. 4.841, de 18 de novembro.

nisterio da Marinha o credito de 600:000\$ para apparelhamento dos diques da ilha das Cobras, ou em logar apropriado, de modo a servirem para os novos couraçados.

Rio de Janeiro, 7 de fevereiro de 1910, 19° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Alexandrino Faria de Alencar.

AVISO N. 355 — DE 29 DE JULHO DE 1910

Esclarece duvidas sobre o contracto para fornecimento do dique fluctuante. (1)

Sr. ministro da Marinha — Tenho a honra de communicar a V. Ex., em resposta ao seu aviso n. 2.899, de 30 de junho ultimo, que, de accordo com a clausula XXVIII do contracto celebrado pelo Governo para o fornecimento de um dique fluctuante, não está prevista a vinda de um engenheiro para auxiliar a collocação das amarras, mas sim que os contractantes deverão manter aqui, por dous annos, um representante para superintender as manobras de docagem de navios no referido dique. Não havendo, portanto, da parte do Governo requisição alguma do dito engenheiro, as despezas que, a respeito, se fizerem, deverão correr por conta dos mesmos contractantes.

Reitero a V. Ex. os meus protestos de estima e consideração. — *Francisco Sá.*

(1) Para fornecimento do dique fluctuante foi chamada concorrência por edital do Ministerio da Viação e Obras Publicas, de 6 de fevereiro de 1909, tendo sido o prazo para acceptação das propostas, que devia findar a 12 de abril, prorogado por mais 15 dias. De accordo com o parecer do director tecnico das obras do porto do Rio de Janeiro, foi aceita pelo Sr. ministro da Viação e Obras Publicas, por despacho de 12 de agosto de 1909, a proposta de Wickers Sons & Maxim, limited, e W. G. Armstrong Whitworth Company, limited, representados por Davidson, Pullen & Co.

Estado de S. Paulo

Porto de Santos

O porto de Santos, séde de intenso movimento commercial, está situado junto á cidade do mesmo nome, fazendo-se por elle a exportação do café de S. Paulo e parte do de Minas.

O porto é abrigado pelo continente e pela ilha de S. Vicente e communica com o oceano por tres canaes naturais, dos quaes só um tem importancia para a navegação, sendo francamente transitavel na extensão de 10 kilometros por 315 metros de largura minima. Os outros dois, o de S. Vicente e o da Bertioga não têm profundidade d'agua sufficiente.

Em 1870 o conde da Estrella e o Dr. Francisco Praxedes de Andrade Pertence obtiveram uma concessão para construir e explorar por noventa annos o porto de Santos, e em março de 1872 foi approvedo, para as obras, o projecto organizado pelo engenheiro R. P. Brereton. Consistia esse projecto numa muralha continua de cerca de 3.000 pés ao longo do rio e caes com pontes de embarque e desembarque. Na extensão dos dois terços, mais ou menos, da muralha, a profundidade seria de 18 pés (5^m,50) em aguas minimas, variando no resto, rio acima, de 18 a 15 pés na vasante. O plano continha mais uma doca ou bacia de fluctuação de cerca de 800 pés de comprimento, situada a meio da extensão total com uma muralha exterior de cerca de mil pés, acostavel de ambos os lados. A doca teria 200 a 210 pés de largura, com capacidade para cinco fileiras de navios; as pontes, com entradas em ambas as extremidades, sem portas, mas fechadas por pontes levadiças. Além destas obras o projecto consignava dragagens, armazens, apparelhamento e accessorios.

Essa concessão não vingou, e alguns annos depois o Governo nomeou uma commissão, dirigida pelo engenheiro William Milnor Roberts, para fazer novos estudos

e organizar um projecto, tendo em vista os seguintes pontos: 1º) profundidade sufficiente para permitir a atracação dos vapores estrangeiros; 2º) que o espaço entre o terreno edificado e o cães a projectar, fosse aterrado de modo a satisfazer as condições sanitarias; 3º) finalmente, que na organização do plano geral das obras se tivesse em vista facilitar a execução das mesmas por meio de empresas particulares

A comissão desempenhou-se da incumbencia organizando um projecto, cuja execução foi concedida ao Governo Provincial de S. Paulo, pelo decreto n. 8.800, de 16 de dezembro de 1882. Depois de varias prorogações sem se iniciarem as obras até 1886, foi nesse anno a concessão declarada caduca pelo decreto n. 9.573, de 27 de março, e chamada concorrência publica para sua execução. Foi aceita a proposta de uma sociedade de capitalistas, com elles assignado o contracto em 1888, depois de approvadas as clausulas pelo decreto n. 9.979, de 12 de julho desse anno. O prazo dessa concessão era de 39 annos, e as obras, plano do engenheiro Domingos Sergio de Saboia, que fizera parte da comissão dirigida por Milnor Roberts, comprehendiam: um cães e aterro entre o extremo da ponte velha da estrada de ferro e a rua Braz Cubas; estabelecimento de uma ferro-via dupla de 1^m,60 de bitola para o serviço dos guindastes e vagon de carga e a construcção de armazens, accessorios, etc.

Pelo decreto n. 10.277 de 30 de julho de 1889 obtiveram os concessionarios autorização para o prolongamento do cães e estabelecimento de um dique na enseada do Valongo.

Em 1890, pelo decreto n. 966, de 7 de novembro, foi autorizado novo prolongamento até o logar denominado Paquetá, elevado a 90 annos o prazo da concessão e marcado o prazo de cinco annos para conclusão das obras.

Em 1892 foi innovado o contracto com a empresa concessionaria do porto, elevado o seu capital a quantia de 14.627:194\$707 e concedido ainda o prolongamento do cães de Paquetá a Outeirinhos. Nesse anno, estando já concluido um trecho de 260 metros, foram nessa parte inaugurados os serviços do porto, e a empresa concessionaria se transformou em uma sociedade anonyma com a denominação de « Companhia Docas de Santos ».

Os trabalhos de construcção proseguiram com regularidade, entrando a companhia em franca exploração dos serviços do porto.

Tendo sido expedidas com o decreto n. 5.601, de 6 de julho de 1907, instrucções para a tomada de contas das empresas concessionarias de portos, a companhia recusou sujeitar-se ás disposições desse decreto, allegando que elle não podia se applicar ao seu contracto. Estabeleceu-se a esse respeito discussão entre a Companhia e o Governo, chegando a haver recurso para o Poder Judiciario. Em 1909 o Governo poz fim ás divergencias com a Companhia pelo decreto n. 7.578, de 4 de outubro, que discriminou, de modo a evitar novas controversias, o seu capital, receita, despeza e renda liquida.

Em 6 de novembro desse anno ficou terminada a construcção da muralha do cáes com a collocação da ultima pedra do seu capeamento.

Com a conclusão dessa muralha fica o porto de Santos dotado com uma extensão de cáes de 4.720 metros, mais do que sufficiente para attender a seu movimento commercial.

DECRETO N. 3.925 — DE 16 DE FEVEREIRO DE 1901

Approva os orçamentos e projectos de obras complementares do cães de Santos e dá outras providencias.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos, decreta:

Art. 1.º Ficam approvados os orçamentos e projectos que com este baixam, rubricados pelo director geral da Directoria de Obras e Viação da Secretaria de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, para construcção das obras de estaleiro para reparação de embarcações, da réde telegraphica de alarme e vigia e do levantamento do nivel da rua Xavier da Silveira, comprehendendo obras de arte, calçamento e linhas de trilhos até proximo á extremidade da curva de Paquetá, do cães de Santos.

Art. 2.º E' igualmente autorizada a companhia a addicionar ao respectivo capital as parcelas de mil e quarenta e dous contos seiscentos e sessenta e oito mil seiscentos e quarenta e um réis (1.042:668\$641), mais quarenta e tres contos trezentos e cincoenta e oito mil e trinta e quatro réis (43:358\$034) mais oitocentos e noventa e sete contos setecentos e noventa e quatro mil quinhentos e seis réis (897:794\$506) correspondentes ás referidas obras.

Capital Federal, 16 de fevereiro de 1901, 13º da Republica

M. FERRAZ DE CAMPOS SALLES.

Epitacio Pessoa.

DECRETO N. 3.950 — DE 7 DE MARÇO DE 1901

Autoriza a inclusão da quantia despendida com diversas obras complementares do cães de Santos no capital da Companhia Docas de Santos.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos, decreta:

Artigo unico. Fica autorizada a inclusão no capital da Companhia Dócas de Santos das quantias de cento e cincoenta e quatro contos trezentos e trinta e oito mil oitocentos e noventa e oito réis (154:338\$898) e seiscentos e noventa e nove contos setecentos e noventa e oito mil cento e trinta e quatro réis (699:798\$134), correspondente á construcção dos armazens de explosivos e inflammaveis e casas do guarda e de vigias, no sitio de Allamoá; dos aterros e enrocamentos, obras de arte e linhas de trilhos, para os citados armazens, de accôrdo com os orçamentos e projectos que a este acompanham devidamente rubricados.

Capital Federal, 7 de março de 1901, 13º da Republica.

M. FERRAZ DE CAMPOS SALLES.

Alfredo Maia.

DECRETO N. 3.951 — DE 7 DE MARÇO DE 1901

Autoriza a inclusão da quantia despendida com diversas obras complementares do cães de Santos no capital da Companhia Docas de Santos.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos, decreta:

Artigo unico. Fica autorizada a inclusão no capital da Companhia Docas de Santos da quantia de sete mil e trinta e seis contos setecentos e desenove mil oitocentos e vinte e cinco réis (7.036:719\$825) correspondente ás obras de dragagem, do aterro geral, enrocamento, etc., relativas ao cães construido, desde a raiz da ponte nova da « S. Paulo Railway » até á extremidade da curva de Paquetá, de accôrdo com os orçamentos que a este acompanham, devidamente rubricados.

Capital Federal, 7 de março de 1901, 13° da Republica.

M. FERRAZ DE CAMPOS SALLES.

Alfredo Maia.

DECRETO N. 4.056 — DE 24 DE JUNHO DE 1901

Approva a planta para construcção das obras do prolongamento da linha ferrea do serviço do cães de Santos, de Outelrinhos ao Forte Augusto.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos, decreta:

Artigo unico. Fica approvada a planta que com este baixa, rubricada pelo director geral da Directoria de Obras e Viação da Secretaria de Industria, Viação e Obras Publicas, para construcção das obras de prolongamento da linha ferrea do serviço do cães de Santos, de Outelrinhos ao Forte Augusto.

Capital Federal, 24 de junho de 1901, 13° da Republica.

M. FERRAZ DE CAMPOS SALLES.

Alfredo Maia.

DECRETO N. 4.088 — DE 22 DE JULHO DE 1901

Autoriza a construcção de obras complementares no cães de Santos e dá outras providencias.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos, decreta:

Art. 1.º Fica approvada a planta que com este baixa, rubricada pelo director geral da Directoria de Obras e Viação da Secretaria de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas, para construcção de edificios, junto ao Outelrinho II, entre as ruas Taylor, João Macuco e o cães, destinados ás officinas do escriptorio tecnico e mais dependencias.

Art. 2.º E' concedida autorização para utilizar a força hydraulica do rio Jurubatuba e seus affluentes, transformando-a em luz e força electrica motora, nas officinas e cães da Companhia.

Art. 3.º As despezas a effectuar com as referidas obras, machinismos e suas installações serão opportunamente justificadas, e, depois de approvadas pelo governo, incorporadas ao capital da Companhia.

Capital Federal, 22 de julho de 1901, 13º da Republica.

M. FERRAZ DE CAMPOS SALLES.

Alfredo Maia.

DECRETO N. 4.235 — DE 11 DE NOVEMBRO DE 1901

Altera o art. 2º do decreto n. 4.088, de 22 de julho do corrente anno, para a transformação da força hydraulica de rios em luz e força electrica motora nas officinas e serviços da Companhia Docas de Santos.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos, cessionaria das obras de melhoramentos do porto de Santos, decreta:

Artigo unico. Fica ampliada a autorização concedida pelo art. 2º do decreto n. 4.088, de 22 de julho do corrente anno, afim de que possa a Companhia Docas de Santos utilizar a força hydraulica dos rios que os respectivos estudos demonstrarem convenientes á transformação em luz e força electrica motora nas officinas e serviços do cães de Santos, a cargo da referida Companhia.

Capital Federal 11 de novembro de 1901, 13º da Republica.

M. FERRAZ DE CAMPOS SALLES.

Alfredo Maia.

DECRETO N. 4.426 — DE 9 DE JUNHO DE 1902

Approva a planta do novo perfil projectado pela Companhia Docas de Santos para a muralha do cães de Paquetá a Outeirinhos.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos, e tendo em vista a necessidade de maior profundidade junto á muralha dos cães de Santos, para atracação de navios de calado até oito metros, decreta:

Artigo unico. Fica approvado o novo perfil da muralha do porto de Santos, entre Paquetá e Outeirinhos, a que se refere o decreto n. 2.456, de 25 de fevereiro de 1897, de conformidade com a planta que com este baixa, rubricada pelo director geral de Obras e Viação, da Secretaria de Estado de Industria, Viação e Obras Publicas.

Capital Federal, 9 de junho de 1902, 14º da Republica.

M. FERRAZ DE CAMPOS SALLES.

Antonio Augusto da Silva.

DECRETO N. 4.603 — DE 20 DE OUTUBRO DE 1902

Approva os orçamentos de obras novas e de reconstrução e consolidação, cuja importancia deverá ser incluída no capital da Companhia Docas de Santos.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos, decreta:

Art. 1.º Ficam approvados os 26 orçamentos, bem como as plantas e traços desenhos a que se referem, apresentados

pela Companhia Docas de Santos e rubricados pelo director geral da Directoria de Obras e Viação, concernentes a obras novas e de reconstrução e consolidação, autorizadas pelo aviso n. 87, de 18 de abril de 1901, e outras reconhecidas necessarias na execucao dos trabalhos de melhoramentos daquelle porto.

Art. 2.º As obras novas de que trata o artigo precedente importam em 1.593:526\$481 e se referem ao armazem n. 12, ao gradil entre o Vallongo e o armazem n. 1, e entre os armazens ns. 11 e 12, ao alargamento do aterro e enrocamento e prolongamento de bairros no Vallongo, calçamento de paralelepipedos no Vallongo e na rua do Cães e em terreno antigamente occupado pelos armazens novos da Alfandega, e, finalmente, á cobertura de pateos entre armazens; as obras de reconstrução e consolidação, na importancia de 2.541:861\$450, foram reclamadas nos armazens externos ns. 1 e 2, nos de inflammaveis e explosivos, em 10 grupos de necessarias, publicas, no gradil desde o Vallongo até Paquetá, na linha de Alamôa, nos boeiros transversaes ns. 1 a 12, no levantamento e recalçamento da rua e faixa do cães e pateos entre armazens, nas argolas de amarração no trecho comprehendido entre o Vallongo e a Alfandega e nas reparações dahi até Paquetá, no estaleiro para reparação de embarcações e nas casas de machinas ns. 1 e 2.

Art. 3.º O custo das obras indicadas até a importancia total de 4.135:387\$931, será incluido na conta do capital da companhia á medida que forem sendo concluidas.

Capital Federal, 20 de outubro de 1912, 14.º da Republica.

M. FERRAZ DE CAMPOS SALLES.

Antonio Augusto da Silva.

AVISO (DA MARINHA) N. 114 — DE 25 DE JANEIRO DE 1904

Declara que a Companhia Docas de Santos não está isenta do pagamento de sellos nos documentos expedidos pela Capitania.

Sr. capitão do porto de S. Paulo — Declaro-vos, para os devidos efeitos, e em resposta ao vosso telegramma de 16 do corrente mez, que a Companhia Docas de Santos não deve ser dispensada do pagamento do sello nos termos de vistorias e outros documentos passados por essa repartição, á vista do regulamento annexo ao decreto n. 3.564, de 22 de janeiro de 1910, e do aviso n. 1.554, de 2 de agosto de 1896, dirigido a essa Capitania.

Saude e fraternidade. — *Julio Cesar de Noronha.*

DECRETO N. 5.304 — DE 6 DE SETEMBRO DE 1904

Approva a planta do terreno para a construção, nesta Capital, do edificio destinado a escriptorio da sede da Companhia Docas de Santos, na Avenida Central.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos, decreta :

Art. 1.º Fica approvada a planta do terreno, que com este baixa, rubricada pelo director da Directoria Geral de Obras e Viação, da Secretaria de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, para a construção, nesta Capital, do edificio destinado a escriptorio da sede da Companhia Docas de Santos, na Avenida Central.

Art. 2.º As despesas a effectuar com as referidas obras e installações serão opportunamente justificadas e, depois de approvadas pelo Governo, incorporadas ao capital da mesma companhia.

Rio de Janeiro, 6 de setembro de 1904, 16.º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

DECRETO N. 5.355 — DE 22 DE OUTUBRO DE 1904

Approva, com modificações, o regulamento para o serviço de emissão de conhecimentos de deposito e « warrants » pela Companhia Docas de Santos.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, á vista do disposto na lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869, e do decreto n. 1.206, de 17 de fevereiro de 1893 :

Resolve, nos termos do art. 4.º do decreto legislativo n. 1.102, de 21 de novembro de 1903, approvar, com as alterações abaixo indicadas, o regulamento que a este accompanha, organizado pela Companhia Docas de Santos para o serviço de emissão de conhecimentos de deposito e « warrants », na conformidade das disposições do referido decreto legislativo n. 1.102 :

a) Acrescente-se ao § 1.º do art. 4.º : — por via terrestre ou marítima, observadas as disposições da legislação aduaneira que regem os despachos desta natureza.

b) Acrescente-se ao § 2.º do mesmo artigo : — com os seus estabelecimentos, sempre dentro dos limites estabelecidos no art. 14 do citado decreto n. 1.102 e sem preterição das exigencias fiscaes.

c) Acrescente-se ao art. 6.º : — e immediata fiscalização da Alfandega, de conformidade com o disposto na Consolidação das Leis das Alfandegas (art. 235 da Consolidação).

d) Acrescente-se ao art. 7.º : — sem prejuizo da administração fiscal, que cumpre á Alfandega observar.

e) Substitua-se o art. 10 pelo seguinte : Na conferencia das mercadorias e processos dos despachos será escrupulosamente observado o que determina a Consolidação das Leis das Alfandegas e mais disposições em vigor, ficando o respectivo conferente responsavel para com a Fazenda Nacional por qualquer irregularidade, negligencia ou omissão, da qual resulte prejuizo ao fisco, sem embargo da responsabilidade que perante a Alfandega assume o dono ou cessionario das mercadorias, quer as despache por si ou por seu preposto, devidamente habilitado e autorizado, na fórma das disposições em vigor.

f) Substitua-se o n. 2 do art. 10 pelo seguinte : — Conferida a mercadoria e calculados no despacho os direitos e impostos a que está sujeita, a companhia, mediante pedido do dono ou do seu representante legitimo, emitirá sobre ella o conhecimento de deposito e o « warrant ».

g) Substitua-se o n. 4 do art. 10 pelo seguinte : — Nenhuma mercadoria poderá sahir do armazem sem o prévio pagamento dos direitos ou impostos declarados nos despachos e nos titulos ; cumprindo em todo o caso ao conferente de sahida observar o disposto no titulo 8.º, capitulo 3.º, secção 15, da Consolidação das Leis das Alfandegas, de modo a acautelar os legitimos interesses da Fazenda.

§ Vencido o prazo do deposito, caso em que a mercadoria repurtar-se-ha abandonada, a companhia deverá, sem demora communicar o facto ao inspector da Alfandega, o qual mandará expedir aviso ao depositante, marcando-lhe o

prazo de oito dias para retirada da mercadoria, sob pena de ser ella vendida em leilão, na fórma do art. 10 do decreto n. 1.102, de 21 de novembro de 1903.

§ Nos leilões, que serão presididos por empregados designados pelo inspector da Alfandega, se observará o que a respeito dispõem os regulamentos fiscaes.

h) Accrescente-se onde convier : — Art. As disposições do presente regulamento, sempre que se tratar de generos ou mercadorias sujeitas a direitos ou impostos federaes, deverão ser executadas sem prejuizo da legislação fiscal, que cumpre ás Alfandegas observar.

i) Accrescente-se onde convier : — Art. A companhia proporá ao inspector da Alfandega os armazens destinados ao serviço de deposito das mercadorias de que trata, sobre as quaes teem de ser emittidos os titulos de depositos e « warrants », os quaes serão distinctos dos demais alfandegados e sem prejuizo da importação geral que é obrigada a manter, conforme o disposto no decreto n. 1.102, de 21 de novembro de 1903.

Rio de Janeiro, 22 de outubro de 1904, 16° da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Leopoldo de Bulhões.

AVISO (DA MARINHA) — DE 10 DE JANEIRO DE 1905

Designa a ilha das Palmas para ponto de embarque dos praticos da barra de Santos, nos navios que demandarem esse porto

Sr. capitão do porto de S. Paulo — Tendo resolvido designar a ilha das Palmas, nesse Estado, para ponto em que os praticos da barra de Santos devem entrar nos navios que demandarem esse porto, de accôrdo com o parecer do Conselho Naval emittido em consulta n. 9.366, de 13 de dezembro ultimo, e attendendo ao pedido feito pelo Ministerio da Fazenda, em aviso n. 60, de 27 de setembro do anno passado, assim vos declaro para os devidos effeitos em referencia ao vosso officio n. 284, de 11 de outubro do mesmo anno.

Saude e fraternidade. — *Julio Cesar de Noronha.*

DECRETO N. 6.080 — DE 3 DE JULHO DE 1906

Proroga por mais cinco annos o prazo para a conclusão das obras de que é cessionaria a Companhia Docas de Santos (1)

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos, decreta:

Artigo unico. Fica prorogado por mais cinco annos, a terminar em 1912, o prazo a que se refere a clausula V do decreto n. 942, de 15 de julho de 1892, para a conclusão das obras do caes, de que é cessionaria a referida companhia, de accôrdo com as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro de Estado dos Negocios da Industria, Vição e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 3 de julho de 1906, 18° da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

(1) Foi lavrado o respectivo termo de accôrdo em 24 de setembro do mesmo anno, na Secretaria da Industria, Vição e Obras Publicas.

Clausulas a que se refere o decreto n. 6.080, desta data

I

Fica prorogado por mais cinco annos, até 7 de novembro de 1912, o prazo a que se refere a clausula V do decreto n. 942, de 15 de julho de 1892, para as obras do cães de Santos, de que é cessionaria a Companhia Docas de Santos.

II

A muralha do cães, desde Paquetá até Outeirinhos, deverá estar concluida a 7 de novembro de 1909 e o grande aterro correspondente ao mesmo trecho de cães a 7 de novembro de 1912.

III

A companhia fica obrigada a construir, dentro do primeiro dos prazos de que trata a clausula antecedente, um edificio adequado ao serviço das agencias do Correio e Telegraphos, submittendo opportunamente á approvação do Governo a indicação do local e as respectivas plantas, devendo o custo das mesmas obras, devidamente justificado, ser levado á conta do capital da companhia.

IV

A companhia fica tambem obrigada a construir o dique de 130^m de comprido e 30^m de largura, de que trata o decreto n. 1.155, de 7 de dezembro de 1890, alterando aquellas dimensões para 200^m de comprimento e 40^m de largura e a concluir a sua construcção até 7 de novembro de 1914.

Rio de Janeiro, 3 de julho de 1906.—*Lauro Severiano Müller.*

DECRETO N. 6.139 — DE 11 DE SETEMBRO DE 1906

Approva os estudos apresentados pela Companhia Docas de Santos para a installação hydro-electrica que tem de levar a effeito no lugar denominado Itatinga

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos, decreta:

Artigo unico. Ficam approvedos os estudos apresentados pela Companhia Docas de Santos para a installação hydro-electrica que, segundo o disposto nos decretos ns. 4.088 e 4.235, de 22 de julho e 11 de novembro de 1904, tem de levar a effeito no lugar denominado — Itatinga — de conformidade com as plantas que com este baixam devidamente rubricadas.

Rio de Janeiro, 11 de setembro de 1906, 18^o da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

DECRETO N. 6.359 — DE 7 DE FEVEREIRO DE 1907

Modifica o perfil da muralha do cães em construção no porto de Santos, approvedo pelo decreto n. 4.426, de 9 de junho de 1902.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos, decreta:

Artigo unico. Fica modificado o perfil da muralha do cães em via de construção no porto de Santos, approvedo pelo decreto n. 4.426, de 9 de junho de 1912, de accôrdo com os desenhos que com este baixam rubricados pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 7 de fevereiro de 1907, 19° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

DECRETO N. 6.446 — DE 6 DE ABRIL DE 1907

Exclue do prazo para a contagem da isenção de taxas de armazenagens, no porto de Santos, os dias em que não funcionar a respectiva Alfandega

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo a conveniencia publica e de accôrdo com a Companhia Docas de Santos, decreta:

Artigo unico. O prazo de 48 horas, estabelecido na clausula III, do decreto n. 74, de 21 de março de 1891 e art. 17 do de n. 1.286, de 17 de fevereiro de 1893, para a isenção de taxas de armazenagens, no porto de Santos, deve ser contado com a exclusão dos dias em que não funcionar a respectiva Alfandega.

Rio de Janeiro, 6 de abril de 1907, 19° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

DECRETO N. 6.570 — DE 18 DE JULHO DE 1907

Modifica o traçado da planta approveda para os conductores de energia electrica proveniente das installações do rio Itatinga, para o porto de Santos.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos, decreta:

Artigo unico. Fica modificado, de accôrdo com a planta que com este baixa, rubricada pelo director geral de Obras e Viação, da respectiva Secretaria de Estado, o traçado approvedo pelo decreto n. 6.139, de 11 de setembro de 1906, para os conductores de energia electrica derivada das installações do lugar denominado « Itatinga », com destino ás obras do porto de Santos; alteração esta de que resulta o encurtamento da linha e assentamento, em terreno mais solido, da fundação das torres que tem de ser estabelecidas nas margens do canal de Bertioaga, naquelle porto.

Rio de Janeiro, 18 de julho de 1907, 19° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

DECRETO N. 6.599 — DE 8 DE AGOSTO DE 1907

Abre ao Ministerio da Marinha o credito de 10:000\$ para ser applicado ás despesas com a aquisição de uma lancha movida a gazolina para o serviço da Capitania do Porto de Santos.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização contida no n. 5 do art. 19 da lei n. 1.617, de 30 de dezembro de 1906, que fixa a despeza geral da Republica no corrente exercicio:

Resolve abrir ao Ministerio da Marinha o credito de 10:000\$ para aquisição de uma lancha movida a gazolina para o serviço da Capitania do Porto de Santos, despesas com o seu custeio e pessoal.

Rio de Janeiro, 8 de agosto de 1907, 19° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Alexandrino Faria de Alencar.

DECRETO N. 6.608 — DE 16 DE AGOSTO DE 1907

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os projectos e orçamentos que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da respectiva Secretaria de Estado, para a construcção, no porto de Santos, das seguintes obras:

Armazens ns. 14 e 15, na importancia de 429:356\$651; armazens ns. 13, 16 e 17, na de 614:246\$110; armazens externos ns. III e LV, na de 1.291:976\$429, e de obras complementares na área em que são projectados os referidos armazens, na de 1.095:666\$818.

A importancia total de 3.431:246\$008, correspondentes aos orçamentos por esta fórma approvados, será adicionada ao capital da companhia.

Rio de Janeiro, 16 de agosto de 1907, 19° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

DECRETO N. 6.644 — DE 17 DE SETEMBRO DE 1907

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, á vista do disposto na lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869, e no decreto n. 1.286, de 17 de fevereiro de 1893, e attendendo ao que lhe requereu a Companhia Docas de Santos:

Resolve declarar sem effeito o decreto n. 5.355, de 22 de outubro de 1904, e, nos termos do art. 4° do decreto legislativo n. 1.102, de 21 de novembro de 1903, approvar, com as alterações abaixo indicadas, o regulamento interno e a tarifa, que a este acompanham, para o serviço de emissão de conhecimentos de deposito e *warrants* pela mesma companhia, na conformidade das disposições do mencionado decreto legislativo n. 1.102.

a) Acrescente-se ao § 1° do art. 4°: «observadas as disposições de leis aduaneiras que regem os despachos desta natureza

b) Substitua-se o § 2º do mesmo artigo pelo seguinte: «praticar todas as operações tendentes a facilitar as relações do commercio e navegação com os seus estabelecimentos, sempre dentro dos limites estabelecidos no art. 14 do citado decreto n. 1.102 e de accordo com a legislação fiscal aduaneira »;

c) Acrescente-se ao art. 6º: «sem prejuizo da legislação fiscal aduaneira »;

d) Acrescente-se onde convier:

Art. A companhia proporá ao inspector da Alfandega os armazens destinados ao serviço de deposito das mercadorias de que se trata, sobre as quaes teem de ser emitidos os titulos de deposito ou *warrants*, os quaes serão distinctos dos demais alfandegados e sem prejuizo da importação geral que é obrigada a manter, conforme o disposto no decreto n. 1.102, de 21 de novembro de 1903.

Rio de Janeiro, 17 de setembro de 1907, 19º da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PIENNA.

David Campista.

Regulamento interno dos armazens geraes da Companhia Docas de Santos, na conformidade do disposto no art. 4º do decreto legislativo n. 1.102, de 21 de novembro de 1903, com as modificações do decreto n. 6.644, de 17 de setembro de 1907, que o approvou.

Art. 1.º A Companhia Docas de Santos, nos termos do decreto legislativo n. 1.102, de 21 de novembro de 1903, e sem prejuizo dos serviços ora a seu cargo:

1º, receberá em deposito voluntario generos ou mercadorias, de produção nacional ou estrangeira, livres de direitos ou impostos aduaneiros, podendo sobre elles emittir *conhecimentos de deposito e warrants*;

2º, emittirá os referidos titulos sobre generos ou mercadorias de importação recolhidos a seus armazens e sujeitos a direitos ou impostos aduaneiros.

Annexa a seus estabelecimentos a companhia terá sala apropriada para vendas publicas voluntarias de generos e mercadorias em deposito.

Art. 2.º Em deposito voluntario a companhia receberá dos commerciantes, industriaes e agricultores generos e mercadorias de produção nacional ou nacionalizados pelo pagamento dos direitos e impostos aduaneiros, sem estabelecer preferencia nem conceder favores e emquanto comportarem os armazens de que, actual ou futuramente, ella possa dispor para esse serviço.

Os generos e mercadorias serão recebidos pela prioridade dos pedidos, que determinará a ordem dos depositos.

Entre os generos de produção nacional a companhia continuará a receber o café que, em seus armazens, tenha de ser manipulado e ensacado, conforme fôra autorizado pelo aviso do Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas n. 87, de 18 de abril de 1901, n. 4.

Art. 3.º A companhia não acceta em deposito voluntario para os fins do decreto legislativo n. 1.102:

1º, generos ou mercadorias de valor inferior a cinco contos de réis;

2º, joias de ouro ou prata e pedras preciosas, em bruto, lavradas ou em obras;

3º, generos ou mercadorias arruinados ou avariados ou susceptiveis de facil deterioração em sua classificação, quantidade ou qualidade;

4º, generos inflammaveis enumerados na tabella fiscal ou outros semelhantes.

Art. 4.º A companhia fará o serviço de transporte dos generos e mercadorias da estrada de ferro para os armazens ou para o cães e vice-versa.

Poderá também a companhia:

1º, despachar nas estações fiscaes as mercadorias e generos que tenham de ser ou se achem recolhidos aos armazens geraes ou tenham de ser expedidos por via terrestre ou maritima, observadas as disposições de leis aduaneiras que regem os despachos desta natureza.

2º, praticar todas as operações tendentes a facilitar as relações do commercio e navegação com os seus estabelecimentos, sempre dentro dos limites estabelecidos no art. 14 do citado decreto n. 1.102 e de accôrdo com a legislação fiscal aduaneira.

Art. 5.º A companhia proporá ao inspector da Alfandega os armazens destinados ao serviço de deposito das mercadorias de que se trata, sobre as quaes teem de ser emitidos os titulos de depositos ou *warrants*, os quaes serão distinctos dos demais alfandegados e sem prejuizo da importação geral que é obrigada a manter, conforme o disposto no decreto n. 1.102, de 21 de novembro de 1903.

Os generos, mercadorias ou productos nacionaes ou nacionalizados pelo pagamento dos direitos ou impostos aduaneiros serão depositados em armazens differentes dos destinados á guarda dos generos ou mercadorias sujeitos áquelles direitos ou impostos.

Art. 6.º Os generos e mercadorias de importação sujeitos a direitos ou impostos aduaneiros, sobre que a companhia emittir *conhecimentos de deposito* e *warrants*, permanecerão em deposito nos armazens situados na faixa do cães sob a disciplina do regulamento da companhia, approved pelo decreto n. 1.286, de 17 de fevereiro de 1893, sem prejuizo da legislação fiscal aduaneira.

Neste decreto estão estabelecidas as relações entre a Companhia Docas de Santos e os empregados da Alfandega de Santos.

Art. 7.º Os armazens geraes, quanto ao serviço interno e policia, estarão subordinados, na parte que for applicavel, ao regulamento de 7 de fevereiro de 1894, publicado no *Diario Official* de 18 de setembro de 1894, pelo Ministerio da Fazenda.

Art. 8.º O deposito de generos e mercadorias não sujeitos a impostos ou direitos aduaneiros deverá ser solicitado ao superintendente da companhia com antecedencia de 24 horas, pelo menos.

Dos generos ou mercadorias confiadas á sua guarda a companhia passará o recibo a que se refere o art. 6º do decreto legislativo n. 1.102, contendo, além das declarações ahí especificadas, o nome e a residencia do depositante, a data da entrada e a designação do armazem onde forem recolhidos.

A companhia não responde pela natureza, qualidade e estado dos generos ou mercadorias contidos em envoltorios, saccos, pacotes, fardos ou caixas e nem pelo peso, sinão quando verificado na entrada do armazem.

As retiradas parciaes das mercadorias ou generos depositados serão solicitadas por escripto e mediante a apresentação do recibo para as devidas annotações.

No caso de cessão, a companhia, a pedido escripto do depositante ou seu representante, póde substituir o recibo por outro passado em nome do cessionario.

Art. 9.º Para a emissão dos *conhecimentos de depositos* e *warrants* sobre mercadorias ou generos não sujeitos a direitos ou impostos aduaneiros, o depositante ou seu representante fará pedido escripto, juntando o recibo a que se refere o artigo antecedente, si lhe tiver sido entregue.

Art. 10. Para a emissão dos *conhecimentos de deposito* e *warrants* sobre mercadorias ou generos sujeitos a impostos aduaneiros, observar-se-ha o seguinte:

1º, nas quatro vias de notas para despacho (decreto legislativo n. 1.178, de 16 de janeiro de 1904, art. 1º, § 7º; decreto

n. 1.286, de 17 de fevereiro de 1893, art. 15); o interessado declarará, assignando: *Para emissão de conhecimento de deposito e warrants*. Rubricada esta declaração pelo inspector da Alfandega, seguirá o despacho o seu processo regular até a conferencia, determinando-se a importancia exacta dos impostos ou direitos fiscaes a que a mercadoria está sujeita.

Esta importancia será mencionada, litteralmente e por extenso, pelo conferente, nas quatro vias do despacho, ficando este empregado responsavel directamente para com a Fazenda Nacional por qualquer irregularidade, negligencia ou omissão, das quaes resulte prejuizo ao fisco.

As duas primeiras vias do despacho terão o destino que lhes dá Nova Consolidação das Leis das Alfandegas, a terceira será opportunamente enviada á repartição a que se refere o art. 1º, § 7º. do decreto legislativo n. 1.178, e a quarta ficará em poder da companhia (art. 16 do decreto n. 1.286);

2º, processado, sem demora, o despacho pela Alfandega e verificados definitivamente os direitos ou impostos a que a mercadoria está sujeita, a companhia, mediante pedido do dono ou seu representante, emitirá sobre ella o *conhecimento de deposito* e o *warrant*;

3º, o inspector da Alfandega sómente permittirá a emissão de titulos sobre mercadorias ou generos não comprehendidos no art. 3º do presente regulamento e em condições de supportar, sem perigo de diminuição em seu valor, o prazo do deposito marcado no art. 10 do decreto legislativo n. 1.102. O mesmo será observado no caso de prorogação do prazo do deposito. A prorogação do prazo depende do assentimento da companhia.

4º, nenhuma mercadoria poderá sahir do armazem sem o prévio pagamento dos direitos ou impostos fiscaes declarados nos despachos e nos titulos. Quando a mercadoria for vendida nos casos dos arts. 10, § 1º, e 23 do decreto legislativo n. 1.102, a companhia, depois de receber o preço da venda e antes de entregar a mercadoria ao comprador, pagará á Alfandega a importancia dos direitos ou impostos que a esta forem devidos e constar dos despachos e dos titulos emitidos.

Art. 11. Os pedidos para emissão de *conhecimento de deposito* e *warrants*, estejam ou não as mercadorias ou generos sujeitos a direitos ou impostos aduaneiros, serão feitos por escripto, contendo as declarações que devem figurar nesses titulos e mais o valor para o effeito do seguro contra riscos de incendio. Quando o genero ou mercadoria tiver sido expedido em consignação á companhia, esta cumprirá as instrucções do remetente, sendo dispensado o pedido acima referido.

A companhia verificará a exactidão das declarações constantes dos pedidos relativamente á quantidade, natureza e peso da mercadoria, antes de annotal-as nos titulos.

Art. 12. Os *conhecimentos de deposito* e *warrants* emitidos pela companhia, e os recibos a que se refere o art. 8º, serão assignados pelo superintendente em Santos e pelo fiel do armazem onde se acharem depositados os generos ou mercadorias.

Art. 13. Os generos ou mercadorias sobre os quaes tenham de ser emitidos *conhecimentos de deposito* e *warrants* deverão ser segurados contra riscos de incendio pelo valor designado pelo depositante ou pela companhia, quando este o não fizer.

Para este fim a companhia terá apolices geraes e permanentes em diferentes companhias de seguro.

O depositante escolherá dentre estas, querendo, a que lhe convier e pagará directamente á Companhia Docas de Santos o premio do seguro.

Art. 14. As mercadorias e generos, sobre os quaes tenham de ser emitidos os titulos referidos, deverão estar livres e isentos de encargos ou despezas com frete ou transporte, cumprindo ao depositante provar esta isenção quando a mercadoria chegar ás docas por via maritima.

A companhia póde adiantar o frete, declarando nos titulos esta despeza e a commissão e juros a que tem direito (art. 14 do decreto legislativo n. 1.102).

Art. 15. A companhia encarrega-se, por pessoal seu e com material que fornecer, do beneficiamento, conservação, acondicionamento em fardos ou volumes, ensaque, mudança de envoltórios, divisão e organização de lotes, reunião de muitos lotes em um, escolha ou separação, lavagem, limpeza e outros serviços a prestar ás mercadorias ou generos em deposito.

Esses serviços devem ser solicitados por escripto pelo dono da mercadoria que tiver a livre disponibilidade sobre ella, entregando á companhia o recibo de que trata o art. 8º do presente regulamento ou os dous titulos emittidos (*conhecimentos de deposito e warrants*) para serem substituidos por outros.

Si, porém, o serviço for de simples conservação da mercadoria, sem trazer a menor alteração nas declarações constantes do recibo ou titulos emittidos, bastará a simples solicitação, por escripto, do dono ou seu representante.

Quanto ás mercadorias ou generos sujeitos a direitos ou impostos aduaneiros, observar-se-hão, tambem, as formalidades do art. 224 da Nova Consolidação das Leis das Alfandegas.

Todos os serviços declarados neste artigo serão préviamente ajustados.

Art. 16. Enquanto a companhia se não aparelhar sufficientemente para desempenhar, por pessoal seu, a manipulação e ensaque do café, manterá este serviço como tem sido praticado desde o anno de 1901, recebendo em deposito este genero e designando logar apropriado á disposição dos depositantes, para que estes façam o serviço por pessoal por elles contractado.

A companhia, no intuito de auxiliar a lavoura e o commercio do café das praças de Santos e S. Paulo, convencionará com os depositantes, sem estabelecer preferencias nem conceder favores as condições em que devam ser feitos esses serviços provisórios, recebendo mensalmente as armazenagens devidas.

Art. 17. Os armazens geraes da companhia estarão abertos nos dias em que funcçãoar a Alfandega de Santos, e desde as 6 horas da manhã até ás 5 horas da tarde.

Das 9 até ás 10 horas da manhã será suspenso todo o serviço.

Art. 18. Os interessados poderão examinar as mercadorias ou generos depositados e conferir as amostras desde o meio-dia até ás 2 horas da tarde, precedendo licença do superintendente da companhia e sendo acompanhado pelo fiel do armazem ou seu ajudante.

A extracção de amostras sómente será permittida aos depositantes ou seus representantes, mediante pedido escripto, pagando elles as despezas ocasionadas com a abertura de volumes, sua arrumação e outras semelhantes.

Tratando-se de mercadorias sujeitas a direitos ou impostos aduaneiros prevalecerá o disposto no art. 225 da Nova Consolidação das Leis das Alfandegas.

Art. 19. A companhia reserva o prazo de 24 horas, a contar da data do pedido ou da ordem regular da sahida, para entregar a mercadoria.

Art. 20. A sala para vendas publicas voluntarias de mercadorias ou generos em deposito estará franqueada ás pessoas decentemente vestidas desde ás 11 horas da manhã até ás 3 horas da tarde.

Os depositantes poderão expor nesta sala as amostras, devidamente acondicionadas.

A companhia dará a fórma desse acondicionamento, afim de ser guardada a uniformidade.

Os lotes serão preparados pela companhia, tendo em vista a disposição do art. 28, § 5º, do decreto legislativo n. 1.102, e na conformidade das instrucções do dono da mercadoria ou do agente official encarregado da venda, mediante prévio ajuste.

A companhia será avisada com quatro dias de anteeedencia das vendas a se realizarem.

TARIFA

A Companhia Docas de Santos perceberá as seguintes taxas:

Capatazias

A taxa alfandegaria.

Entende-se por capatazia o serviço a que se refere o art. 603 da Nova Consolidação das Leis das Alfandegas de 1894.

Armazenagem

Serviço da guarda da mercadoria.

1. As mercadorias ou generos sujeitos a direitos ou impostos aduaneiros pagarão a armazenagem alfandegaria, ficando salvo á companhia o direito de reduzir a taxa na conformidade do art. 238, § 1º, da Nova Consolidação das Leis das Alfandegas de 1894.

2. As mercadorias ou os generos não sujeitos a impostos aduaneiros pagarão:

Por cada 60 kilogrammas:

No primeiro mez.....	\$100
Pelo tempo que exceder, por mez.....	\$050

Os generos a granel pagarão por cada 60 kilogrammas a mesma taxa acima.

a) O primeiro mez é sempre devido.

Dahi por deante conta-se a armazenagem por quinzena.

b) Fracção de quinzena considera-se quinzena inteira.

c) A armazenagem é devida por inteiro desde a entrada do primeiro volume no armazem.

d) O dia da entrada e o da sahida incluem-se no mez ou na quinzena.

3. O café que tiver de ser manipulado e ensaccado nos armazens geraes, nos termos do art. 16 do regulamento, pagará por cada sacca que entrar para esses armazens \$100.

Transporte

Serviço de locomoção e transporte da mercadoria de um para outro armazem ou dos armazens para o caés ou para a estrada de ferro ou vice-versa, quer em carroça, carrinho, vagão, quer em cabeça:

Por tonelada.....	3\$000
-------------------	--------

Expediente

1. Por cada emissão dos dous titulos na fórma do art. 15 do decreto legislativo n. 1.102, ainda que seja em substituição	5\$000
--	--------

2. Pela entrega do recibo de que trata o art. 6º do decreto legislativo numero 1.102, (art. 8º deste regulamento)	2\$000
---	--------

a) O sello será por conta do interessado.

b) Estas taxas serão pagas por occasião da companhia entregar o titulo ou recibo.

Vendas publicas

Por venda até 5:000\$000.....	10\$000
» » de 5:001\$ a 10:000\$000....	20\$000
» » de 10:001\$ a 30:000\$000...	30\$000
» » de 30:001\$ a 50:000\$000...	40\$000
» » de 50:001\$ para cima.....	50\$000

Exposição de amostras

Por mez e conforme o espaço occupado, de 5\$ a 10\$000.
Esta taxa paga-se adeantadamente.

Commissão

Quando a companhia, a pedido do interessado, desempenhar qualquer dos serviços comprehendidos nos termos do art. 4º, ns. 1 e 2, deste regulamento (art. 14 do decreto legislativo n. 1.102), perceberá a commissão de 2 %.

Adeantamentos

Pelos adeantamentos, a pedido do dono e em beneficio da mercadoria, a companhia perceberá o juro de 8 %.

Disposições geraes

I

A companhia não abate o preço marcado na presente tarifa em beneficio de depositante nenhum.

II

As taxas, salvo as expressamente exceptuadas, serão pagas por occasião da sahida dos generos ou mercadorias, tendo a companhia o direito de retenção nos termos do art. 14 do decreto legislativo n. 1.102, de 21 de novembro de 1903.

E' facultativo, entretanto, ao depositante pagar por antecipação as taxas.

III

Os serviços não tarifados devem ser préviamente ajustados com a companhia, constando o preço certo dos pedidos escriptos.

A companhia guardará uniformidade na percepção das taxas remuneratorias de serviços não expressamente tarifados, de modo a estabelecer a mais completa igualdade entre os depositantes.

Rio de Janeiro, 17 de setembro de 1907.— Pela Companhia Docas de Santos, *C. Gaffrée*, director.

DECRETO N. 6.798 — DE 26 DE DEZEMBRO DE 1907

Declara sem effeito a clausula X do decreto n. 9.979, de 12 de julho de 1888, referente á concessão das Docas de Santos.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo a que com a suppressão dos armazens da Alfandega de Santos desapareceu a conveniencia da disposição da clausula X do decreto n. 9.979, de 12 de julho de 1888, prohibindo a atracação de navios na parte do cães fronteira á mesma alfandega, nas condições alli previstas, decreta :

Artigo unico. E' declarada sem mais effeito a clausula X do decreto n. 9.979, de 12 de julho de 1888, referente á concessão das obras de melhoramento do porto de Santos.

Rio de Janeiro, 26 de dezembro de 1907, 19º da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

AVISO — DE 6 DE MARÇO DE 1908

Declara que não foram attendidas as razões pelas quaes a Companhia Docas de Santos se oppoz á execução do decreto n. 6.501, de 6 de junho de 1907.

Sr. engenheiro fiscal das obras de melhoramento do porto de Santos.

Declaro-vos, em resposta ao vosso officio n. 223, de 29 de julho do anno proximo passado, pelo qual transmittistes a este Ministerio o que a Companhia Docas de Santos vos dirigiu naquella mesma data, oppondo-se á execução das instrucções approvadas pelo decreto n. 6.501, de 6 de junho desse anno, por consideral-as inapplicaveis ao seu contracto, que do despacho proferido sobre requerimento nesse mesmo sentido dirigido ao Sr. Presidente da Republica e publicado no *Diario Official* do dia 27 do seguinte mez de outubro, constam as razões pelas quaes deixou ella de ser attendida, tornando patente a falta de fundamento de suas allegações.

Saude e fraternidade.— *Miguel Calmon.*

AVISO N. 78 — DE 6 DE MARÇO DE 1908

Sobre a permuta do terreno do extinto Arsenal de Marinha de Santos por outro equivalente junto ao Outeirinho II.

Sr. Ministro da Fazenda — Estando este Ministerio de perfeito accôrdo com a exigencia feita pelo que ora se acha a vosso cargo no final do aviso n. 23, de 26 de fevereiro de 1902, no sentido de ficar a cargo da Companhia Docas de Santos ou do Estado de S. Paulo qualquer responsabilidade, presente ou futura, que possa resultar da permuta do terreno onde esteve o extinto Arsenal de Marinha na cidade de Santos, por outro equivalente junto ao Outeirinho II, pertencente ao referido Estado e comprehendido nos da planta approvada pelo decreto n. 4.088, de 22 de julho de 1904, sob pena de não se effectuar semelhante permuta, tenho a honra de declarar-vos, em resposta ao vosso aviso n. 317, de 31 de outubro do anno proximo passado, que sómente mediante o preenchimento dessa condição deverá ser lavrada a respectiva escriptura, autorizada na conformidade do aviso n. 266, expedido a esse Ministerio em 2 de novembro de 1904, cabendo-me accrescentar que neste mesmo sentido foi proferido por este Ministerio o despacho publicado no *Diario Official* de 19 de setembro de 1902, do qual, portanto, os interessados tiveram conhecimento, e, outrosim, que posteriormente, em data de 4 do seguinte mez de novembro, a Companhia communicou a este Ministerio haver sido iniciada, como ella previra, a acção proposta pelos antigos proprietarios do alludido terreno do Estado para restituição do mesmo terreno ou pagamento, pela Companhia, da importancia de 2.811:500\$, sendo, por solicitação sua, expedido ao Procurador Seccional de S. Paulo a proposta pelos antigos proprietarios do alludido terreno do aviso, junto por cópia, n. 189, de 7 do referido mez de novembro de 1902.

Saude e fraternidade.— *Miguel Calmon.*

AVISO N. 79 — DE 6 DE MARÇO DE 1908

Sobre o mesmo assumpto do aviso anterior.

Sr. engenheiro fiscal das obras de melhoramento do porto de Santos.

Verificando este Ministerio pelo aviso do da Fazenda n. 317, de 31 de outubro do anno proximo passado, não ter

sido ainda lavrada a escriptura da permuta do terreno onde esteve o extincto Arsenal de Marinha, na cidade de Santos, por outro equivalente junto ao Outeirinho II, pertencente ao Estado de S. Paulo, conforme a autorização concedida, a pedido da Companhia Docas de Santos, pelo despacho publicado no *Diario Official* de 22 de setembro de 1901, bem como pelo aviso n. 266, de 12 de novembro desse anno, e cuja effectividade ficou dependente apenas do preenchimento da condição a que se referiu o despacho publicado no *Diario Official* de 19 de setembro de 1902, estabelecida por aquelle Ministerio para resalva dos interesses da União cumpre que, para maior garantia desses mesmos interesses, scientifiqueis á Companhia de que a seu cargo exclusivamente ficará qualquer responsabilidade proveniente da utilização deste ultimo terreno antes de haver ella regularizado a respectiva aquisição e posse, na fórma do alludido despacho de 1902.

Saude e fraternidade.— *Miguel Calmon.*

AVISO N. 80 — DE 7 DE MARÇO DE 1908

Manda intimar a Companhia Docas de Santos a não proseguir nas obras do caes que está construindo irregularmente além do segundo Outeirinho, assim como na do caes concedido, cujo alinhamento alterou sem prévia autorização do Governo.

Sr. engenheiro fiscal das obras de melhoramento do porto de Santos.

Verifica-se, pelas vossas communicações constantes do telegramma de 21 de setembro do anno proximo passado e do officio n. 263, do mesmo mez, baseadas nos documentos juntos a este ultimo, que a Companhia Docas de Santos, tendo em vista um traço a tinta azul, pelo qual indicára na planta dos terrenos adjacentes ao segundo Outeirinho, a que se refere o decreto n. 2.562, de 26 de julho de 1897, a direcção de futuro prolongamento do caes, que faz o objecto da sua concessão, modificou o traçado do trecho final da mesma concessão, comprehendido nos estudos e orçamento approvados pelo decreto n. 2.456, de 5 de fevereiro daquelle anno, passando, outrosim, a construir uma parte do dito prolongamento além do ponto terminal da extensão contractada, determinado por aquelles estudos de conformidade com a clausula IV do decreto n. 942, de 15 de julho de 1892.

Considerando, pois, que assim procedendo a Companhia attribuiu effeito inteiramente inadmissivel ao traço alludido, a que nem ella, nem o engenheiro-fiscal, vosso antecessor, nenhuma referencia fizeram, reconhecendo ambos, ao contrario, ficar junto ao segundo Outeirinho o ponto terminal do caes concedido, quando trataram da mencionada planta apresentada e aceita para fins completamente diversos, como tambem foi expressamente declarado no art. 1º do citado decreto n. 2.562, e attendendo a que a concessão tacita de prolongamento de caes, em que importaria a que se admittisse como resultado apenas do traço azul em questão com a legenda de alinhamento do mesmo prolongamento, não seria compativel com a lei n. 1.746, de 1869, que exige concessão expressa e correspondente contracto, como os que foram feitos para os prolongamentos anteriores obtidos pela Companhia, sendo certo, por outro lado, que a Companhia não podia, já pelo seu contracto, já em virtude da disposição do § 1º do art. 1º desta lei, fazer obra alguma sem prévia approvação da respectiva planta e projecto, a qual, no emtanto, não foi concedida e nem solicitada para o trecho de caes que ella está construindo além do segundo Outeirinho, independentemente de tal approvação, accrescendo que ainda no caso de se tornar necessario algum novo prolongamento do caes para a construcção do dique e da carreira, mencionados no decreto

n. 2.562, de 1897, tendo o Governo se limitado por este acto a approvar a planta dos terrenos adjacentes ao segundo Outeirinho, impondo á Companhia a obrigação de submeter á sua approvação o projecto da respectiva situação, não podia ella dar começo a nenhuma dessas obras antes de approvados os projectos e orçamentos, ainda não apresentados, que se tornaram indispensaveis, quer em virtude da mudança do local do dique, do qual até agora apenas a situação foi adoptada pelo aviso n. 181, de 4 de junho do anno proximo passado, quer por causa da alteração das suas dimensões, feita pelo decreto n. 6.080, de 30 de julho de 1901, e considerando, finalmente, que a Companhia não pôde, por acto exclusivamente seu, alterar o traçado approved, declaro-vos, para os devidos effeitos, que deveis intimal-a para não proseguir na construcção do cães, que está, assim, irregularmente executando além do ponto junto ao segundo Outeirinho, onde termina a sua concessão, bem como na do cães concedido, cujo alinhamento alterou sem prévia autorização do Governo.

Saude e fraternidade.— *Miguel Calmon.*

DECRETO N. 6.951 — DE 14 DE MAIO DE 1908

Approva a planta dos terrenos necessarios á construcção do dique e suas dependencias, que têm de ser executados pela Companhia Docas de Santos.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos, decreta :

Artigo unico. Fica approveda a planta, que com este baixa, rubricada pelo director geral de Obras e Viação da respectiva Secretaria de Estado, dos terrenos necessarios á construcção do dique e suas dependencias, que têm de ser executados pela Companhia Docas de Santos, de conformidade com o decreto n. 2.562, de 26 de julho de 1897, e a clausula IV do decreto n. 6.080, de 3 de julho de 1906.

Rio de Janeiro, 14 de maio de 1908, 20° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

AVISO N. 165 — DE 16 DE MAIO DE 1908

Autoriza a atracação de vapores no trecho de cães entre Paquetá e o canal da doca do mercado.

Sr. engenheiro fiscal das obras de melhoramento do porto de Santos.

Em resposta ao vosso officio n. 31, de 11 de abril ultimo, relativamente ao trafego do trecho de cães entre Paquetá e o canal da doca do mercado da Companhia Docas de Santos, declaro-vos que, attendendo ás reclamações do commercio dessa cidade e ao Centro de Navegação Transatlantica, fica autorizada aquella companhia a permittir a atracação naquelle trecho de cães dos paquetes transatlanticos que alli demoram poucas horas, recebendo e deixando passageiros e raramente alguma carga, além dos vapores nacionaes de navegação costeira, conforme foi autorizada pelo aviso n. 183, de 30 de maio do anno proximo passado.

Saude e fraternidade. — *M. Calmon.*

DECRETO N. 6.961 — DE 21 DE MAIO DE 1908

Approva os projectos das obras do porto de Santos, relativos aos edificios das officinas, escriptorio tecnico e mais dependencias e ainda das da doca do Mercado, respectivo canal de accesso, boeiro do rio dos Soldados e aterro da praça Iguatemy Martins (1).

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos, decreta :

Artigo unico. Ficam approvados os projectos das obras do porto de Santos, não só referentes aos edificios das officinas, escriptorio tecnico e mais dependencias, como tambem das relativas á doca do Mercado, respectivo canal de accesso, boeiro do rio dos Soldados e aterro da praça Iguatemy Martins, de accôrdo com os planos e plantas que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da respectiva Secretaria de Estado.

Rio de Janeiro, 21 de maio de 1908, 20° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

DECRETO N. 7.108 — DE 10 DE SETEMBRO DE 1908

Autoriza a Companhia Docas de Santos a empregar no desenvolvimento da lavoura, industria e outros fins o excesso da energia electrica da força hydraulica do rio Itatinga, que não fôr utilizado nos serviços do porto de que a mesma Companhia é cessionaria.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos e tendo em vista o disposto no art. 2° § 4° do decreto n. 5.407, de 27 de dezembro de 1904, decreta :

Art. 1.° Fica autorizada a Companhia Docas de Santos a empregar no desenvolvimento da lavoura, industria e outros fins o excesso da energia electrica obtido por transformação da força hydraulica do rio Itatinga, e que não fôr utilizado nos serviços do porto de que a mesma companhia é cessionaria.

Art. 2.° De accôrdo com o disposto no art. 6° do referido decreto n. 5.407, a companhia apresentará opportunamente á approvação do Governo a tarifa para o fornecimento da energia electrica, quer para outros serviços publicos, quer para particulares; devendo toda a renda dahi proveniente ser levada á conta do rendimento das obras do porto, para o fim da redução das taxas alli cobradas na fórma do contracto em vigor.

Rio de Janeiro, 10 de setembro de 1908, 20° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

AVISO N. 337 — DE 3 DE OUTUBRO DE 1908

Declara que a exploração do edificio da Companhia Docas de Santos está isenta de impostos, por ter elle de reverter á União, como proprio nacional, findo o prazo do contracto.

Sr. Prefeito do Districto Federal — Respondendo á consulta constante do vosso officio n. 277, de 30 de junho ultimo, relativa a exploração do immovel, de n. 44 a 48 da Avenida relativa á exploração do immovel, de ns. 44 a 48 da Avenida o lançamento do respectivo imposto predial, tenho a honra de

(1) O respectivo termo de accôrdo foi lavrado e assignado na Secretaria da Industria, Viação e Obras Publicas em 27 de fevereiro de 1909.

declarar-vos que a renda proveniente de tal exploração tem de ser levada a conta do rendimento das Obras do Porto de Santos, assim como as demais executadas pela companhia, que não de reverter á União, findo o prazo do contracto; todas ellas como proprios nacionaes que são, isentos de impostos federaes, estaduais e municipaes.

Saude e fraternidade. — *Miguel Calmon.*

DECRETO N. 7.385 — DE 15 DE ABRIL DE 1909

Approva os projectos e orçamento na importancia de 4.285:721\$592 em substituição dos que foram approvados pelo decreto n. 6.608, de 16 de agosto de 1907 para a construção de diversas obras no porto de Santos.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos e tendo em vista as informações prestadas a respeito, decreta:

Artico unico. Ficam approvados os projectos e orçamentos que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da respectiva Secretaria de Estado, em substituição dos que foram approvados pelo decreto n. 6.608, de 16 de agosto de 1907, com referencia á construção no porto de Santos das seguintes obras: armazens ns. 14 e 15 na importancia de 509:144\$630; armazens ns. 13, 16 e 17 na importancia de 724:177\$058; armazens externos ns. III e IV na importancia de 1.508:074\$452, e obras complementares na área em que são projectados os referidos armazens, na importancia de..... 1.544:325\$452. A despeza, na importancia total de..... 4.285:721\$592, correspondente aos orçamentos, por essa fórma approvados, será adicionada ao capital da companhia.

Rio de Janeiro, 15 de abril de 1909, 21° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

DECRETO N. 7.492 — DE 5 DE AGOSTO DE 1909

Approva a planta e orçamento na importancia de 6.079:488\$019 para o trecho de caes em frente ao estaleiro de reparação e ás officinas para os acrescimos dos blocos supplementares no porto de Santos, já approvados pelos decretos ns. 4.426 e 6.359, de 9 de junho de 1902 e 7 de fevereiro de 1907.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados a planta e o orçamento, na importancia de 6.079:488\$019, apresentados pela Companhia Docas de Santos e que com este baixam, devidamente rubricados, para o trecho de caes em frente ao estaleiro de reparações e ás officinas e para os acrescimos dos blocos supplementares S e S2, já approvados pelos decretos ns. 4.426 e 6.359, de 9 de junho de 1902, e 7 de fevereiro de 1907; devendo a referida importancia ser levada á conta do capital da companhia; na fórma do respectivo contracto (1).

Rio de Janeiro, 5 de agosto de 1909, 88° da Independencia e 21° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

(1) Foi ultimada solememente a construção da muralha do caes de Santos, em 6 de novembro de 1909, com a collocação da ultima pedra do seu capeamento, ..

DECRETO N. 7.578 — DE 4 DE OUTUBRO DE 1909

Estabelece bases para a prestação de contas do trafego do cães de Santos.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo á necessidade de estabelecer as bases para a prestação de contas do trafego do cães de Santos, de modo a ficarem claramente discriminados o capital, a receita, a despesa e a renda líquida para os effeitos da lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869 e contractos referentes áquella obra, e considerando que a applicação do regimen estabelecido para verificação da contabilidade de outros portos da Republica assegura a melhor fiscalização por parte do Governo e simplifica as relações deste com as empresas fiscalizadas, decreta:

Artigo unico. Ficam approvadas as clausulas que com este baixam, assignadas pelo ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, para o fim da prestação das contas do trafego do cães de Santos.

Rio de Janeiro, 4 de outubro de 1909, 88° da Independencia e 21° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

Clausulas a que se refere o decreto n. 7.578, desta data

I

Será considerada renda bruta da Companhia Docas de Santos a somma de todas as rendas ordinarias ou extraordinarias, eventuaes ou accessorias, que forem por ella recolhidas. (1)

II

Será considerada despesa da mesma companhia a somma de todas as despesas com a sua administração e custeio de todos os serviços, comprehendendo a conservação e reparação de todas as obras, apparatus, machinismos, material fixo, rodante e fluctuante, a dragagem do porto nos termos do decreto n. 2.411, de 23 de dezembro de 1896, a iluminação das faixas do cães, dos armazens e edificios e das ruas abertas em terrenos da mesma companhia, a conservação dos calçamentos dessas ruas, o supprimento de agua aos navios, a conservação e custeio das obras e serviços para a produção e uso da energia electrica e quaesquer outras despesas ordinarias ou extraordinarias, eventuaes ou accessorias, inclusive a contribuição para as despesas de fiscalização do contracto por parte do Governo.

III

Fica fixada a quota de 40 % da renda bruta definida na clausula I para as despesas especificadas na clausula II, e a

(1) No requerimento da Companhia Docas de Santos, pedindo ser autenticado pela Directoria Geral de Obras e Viação, um livro para escripturação de toda a renda bruta da empresa do cães de Santos, definida na clausula I do decreto n. 7.578, de 4 de outubro lançou o ministro da Viação, em 30 do mesmo mez, o seguinte despacho: Autorizo a escripturação pela forma proposta, a qual, porém, só produzirá effeito para a fixação da renda e consequente deducção da porcentagem da despesa, depois de verificados todos os lançamentos pela fiscalização por parte do Governo.

quota de 60 % da mesma renda bruta, como representativa da renda líquida da companhia, para a remuneração do capital empregado pela mesma, nos termos da clausula V, até o limite máximo marcado no § 5º do art. 1º do decreto n. 1.746, de 13 de outubro de 1869.

IV

As despesas com obras novas, que forem autorizadas pelo Governo, serão incorporadas ao capital da companhia e bem assim as de reconstrução ou de consolidação, quando, a juízo do Governo, não sejam motivadas por defeitos de construção primitiva ou por falta de conservação.

Este capital terá direito á remuneração em cada semestre, á proporção que fôr sendo effectivamente empregado em obras realizadas no semestre, comprovadas pela companhia e aceitas pela fiscalização por parte do Governo as respectivas despesas, de accôrdo com os orçamentos approvados e preços de unidade nelles estabelecidos.

V

O capital da companhia é a somma dos orçamentos approvados até esta data, que estiverem representados pelas respectivas obras, de conformidade com os projectos e tabellas de preço a que se referem os mencionados orçamentos e a elle será additado o valor de outras obras que forem executadas até o dia 7 de novembro de 1912, de conformidade com os planos, orçamentos e preços de unidade que forem approvados pelo Governo até essa data.

Deste capital será reduzido, na conformidade das clausulas III e IV do decreto n. 9.979, de 12 de julho de 1888, o producto da venda, feita de accôrdo com o Governo, dos terrenos aterrados que não forem necessarios ao serviço da companhia.

VI

A companhia obriga-se a apresentar ao Governo até o fim do mez de março de cada anno, o balancete da renda bruta do anno anterior.

VII

Ficam em vigor as clausulas dos decretos anteriores não modificadas pelas presentes.

Rio de Janeiro, 4 de outubro de 1909. — *Francisco Sá.*

AVISO N. 306 — DE 1 DE NOVEMBRO DE 1909

Pede ao ministro da Justiça e Negocios Interiores providenciar sobre a desistência de acções entre a União e a Companhia Docas de Santos, em vista do accôrdo havido entre as partes, que poz termo ás respectivas questões.

Sr. ministro da Justiça e Negocios Interiores — Não havendo mais motivo para proseguirem no Juizo Federal as acções movidas, uma pela Companhia Docas de Santos contra a União e outra por esta contra aquella, visto que, em virtude de accôrdo havido entre as partes, o decreto n. 7.578, de 4 do corrente mez poz termo ás respectivas questões, rogo a V. Ex. se digne providenciar junto ás procuradorias da Republica na secção do Districto Federal, para que, quanto á segunda, desista da acção peremptoria que intentou contra aquella companhia em 23 de novembro de 1907, e quanto á primeira, aceite a

desistencia que a referida companhia vae apresentar da acção ordinaria que propoz contra a União, em 14 de novembro daquelle anno.

Reitero a V. Ex. os meus protestos de elevada estima e distincta consideração. — *Francisco Sá.*

AVISO N. 356 — DE 7 DE DEZEMBRO DE 1909

Declara que só deverão gosar de isenção de taxas, nas Docas de Santos, as instituições pias que já estavam no gozo desse favor antes da expedição do decreto n. 7.578, de 4 de outubro do corrente anno.

Ao engenheiro fiscal das obras de melhoramentos do porto de Santos. — Attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos, para que lhe seja permitido continuar a dispensar as taxas do porto em beneficio de instituições pias das cidades de S. Paulo e de Santos, e tendo em vista o que informastes por officio n. 64, de 22 do mez proximo findo, declaro-vos, para os fins convenientes, que só deverão aproveitar da isenção das taxas as instituições pias que, antes da expedição do decreto n. 7.578, de 4 de outubro do corrente anno, já estavam no gozo desse favor. — *Francisco Sá.*

DECRETO N. 7.880 — DE 3 DE MARÇO DE 1910

Approva o orçamento das obras de arte e outras da linha ferrea de Outeirinhos ao Forte Augusto, construída pela Companhia Docas de Santos.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu o Companhia Docas de Santos, devidamente representada, decreta:

Artigo unico. Fica approvedo o orçamento que com este baixa, rubricado pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas, apresentado pela Companhia Docas de Santos, na importancia de 183:896\$017, para execução do aterro, enrocamento e obras de arte da linha ferrea de Outeirinhos ao Forte Augusto, no porto de Santos, de accôrdo com o decreto n. 4.056, de 24 de junho de 1911, devendo ser a referida importancia levada á conta do capital da mesma companhia, na fórmula do seu contracto.

Rio de Janeiro, 3 de março de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

AVISO N. 149 — DE 17 DE MARÇO DE 1910

Autoriza a Companhia Docas de Santos a permitir, a titulo de experiencia, a estada livre de mercadorias de produçção nacional no cões ou nos seus armazens, durante o tempo preciso para o embarque ou desembarque.

Ao engenheiro fiscal das obras de melhoramentos do porto de Santos — Declaro-vos, para os devides fins, que, por despacho de 10 do corrente, attendendo ao que requereu a Com-

panhia Docas de Santos, no intuito de favorecer os interesses do commercio, da lavoura e da industria, resolvei autorizal-a a pôr em execução, a titulo de experiencia, a seguinte medida:

As mercadorias de producção nacional gosarão de estada livre no cáes ou nos seus armazens, durante o tempo preciso para o seu embarque ou desembarque, não excedendo de oito dias. Essas mercadorias serão:

a) as destinadas á exportação que, procedentes do interior do Estado, sejam entregues no desvio commum á companhia das Docas e á *S. Paulo Railway Company*, nos vagões que as transportarem;

b) as de importação que, desembarcadas dos navios no cáes e carregadas em vagões, sejam nestes transportadas áquelle desvio e ahí entregues á *S. Paulo Railway*.

O carvão destinado ao supprimento dos navios ou ao consumo, na cidade de Santos, gosará de estada livre nos depositos do cáes durante o prazo de seis mezes. — *Francisco Sá*.

DECRETO N. 8.049 — DE 2 DE JUNHO DE 1910

Approva os orçamentos, na importancia de 451:596\$052, das despesas com as obras de reforma dos armazens ns. I a IV no porto de Santos e com a aquisição de balanças para o respectivo serviço aduaneiro.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos, devidamente representada, decreta:

Artigo unico. Ficam approvedos os orçamentos das despesas com as obras de reforma dos armazens ns. I a IV no porto de Santos e com a aquisição de balanças para o respectivo serviço aduaneiro, que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação do Ministerio da Viação e Obras Publicas, na importancia total de 451:596\$052, a qual deverá ser levada á conta do capital da referida companhia, na fórmula do seu contracto.

Rio de Janeiro, 2 de junho de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.101 — DE 21 DE JULHO DE 1910

Approva os orçamentos na importancia total de 5.611:224\$994 das obras complementares no prolongamento do cáes de Santos e de duas locomotivas e 10 carros para o serviço do mesmo cáes.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos, devidamente representada, decreta:

Artigo unico. Ficam approvedos os orçamentos na importancia de 5.611:224\$994, que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da respectiva Secretaria de Estado, das obras complementares no prolongamento do cáes de Santos, autorizadas pelos decretos ns. 942, 2.456 e 2.562, de 15 de julho de 1892, 5 de fevereiro e 26 de julho de 1897, e de duas locomotivas e dez carros, para o serviço do mesmo cáes, a saber:

Boeiros de ns. 13 a 21 na importancia de 2.307:537\$523; arrazamento da pedra Teffé, na de 109:777\$425; armazem n. 12 A e gradil entre este e o armazem n. 13, na de 233:524\$922;

installação automatica para o transporte e embarque do café, na de 551:043\$311; escriptorio do trafego e gradil entre este e os armazens ns. 12 e 12 A, na de 498:094\$129; armazens ns. V e VI, na de 1.800:165\$662 e duas locomotivas e 10 carros, na de 111:082\$022.

A referida despeza será levada á conta do capital da companhia Docas de Santos, de conformidade com os seus contractos em vigor.

Rio de Janeiro, 21 de julho de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.181 — DE 1 DE SETEMBRO DE 1910

Approva o orçamento na importancia de 1.824:825\$314 despendida com a construcção do edificio destinado a escriptorio da séde da Companhia Docas de Santos.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos, decreta:

Artigo unico. Fica approvedo o orçamento que com este baixa, rubricado pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas, na importancia de 1.824:825\$314, das despezas do edificio destinado a escriptorio da séde da Companhia Docas de Santos, na cidade do Rio de Janeiro, para o fim de ser essa importancia incorporada ao capital da mesma companhia, segundo foi determinado pelo art. 2° do decreto n. 5.304, de 5 de setembro de 1904.

Rio de Janeiro, 1 de setembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

DECRETO N. 8.258 — DE 29 DE SETEMBRO DE 1910

Approva a planta e o orçamento na importancia de 18:076\$042 das obras de alongamento da cobertura do armazem n. 9 e do apparelho mecanico destinado ao serviço de transporte do trigo, installado sob aquelle alongamento, no cães do porto de Santos.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos, devidamente representada, decreta:

Artigo unico. Ficam approvedos a planta e o orçamento na importancia de 18:076\$042, que com este baixam, rubricados pelo director geral de Viação e Obras Publicas, da respectiva Secretaria de Estado, para as obras de alongamento da cobertura do armazem n. 9 e do apparelho mecanico destinado ao serviço de transporte installado sob aquelle alongamento; devendo a referida importancia ser levada á conta do capital da mesma companhia, na fórma dos seus contractos em vigor.

Rio de Janeiro, 29 de setembro de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

LEI N. 1.617 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1906

(Fixa a despeza para 1907)

Art. 35. E' o Presidente da Republica autorizado:

XVII. A realizar os melhoramentos de que carece o porto de Cananéa, no Estado de S. Paulo, inclusive a sua dragagem, abrindo para esse fim o credito necessario.

LEI N. 2.050 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1908

(Fixa a despeza para 1909)

Art. 16. E' o Presidente da Republica autorizado:

XXXII. A mandar fazer os melhoramentos da barra de Cananéa, Estado de S. Paulo, podendo despende até 300:000\$000;...

LEI N. 2.221 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1909

(Fixa a despeza para 1910)

Art. 18. Fica o Presidente da Republica autorizado:

VIII. A conceder:

b) até 200:000\$, em prestações annuaes de 50:000\$, ao Estado de S. Paulo, depois de apresentados por este os estudos e orçamentos necessarios, como auxilio para as obras no Valle Grande, municipio de Iguape, de modo a impedir a obstrucção do porto de Iguape e barra de Icapara.

AVISO (DA MARINHA) N. 1.419 — DE 29 DE MARÇO DE 1910

Approva o regulamento para a praticagem dos portos do Estado de S. Paulo

Sr. inspector de portos e costas — Tendo resolvido approvar o regulamento para a praticagem dos portos do Estado de São Paulo, que acompanhou vosso officio n. 151, de 19 do corrente, assim vos declaro para os fins convenientes.

Saude e fraternidade. — *Alexandrino Faria de Alencar.*

Regulamento para o serviço de praticagem da barra e do porto de Santos, no Estado de S. Paulo, da barra de Cananéa e do porto de Iguape, a que se refere o aviso n. 1.419, de 29 de março de 1910.

CAPITULO I

DA PRATICAGEM

Art. 1.º Fica creada a Associação de Praticagem da barra e do porto de Santos, Cananéa e rio Iguape até o porto deste nome no Estado de S. Paulo, que é livre e rege-se-ha pelas disposições do presente regulamento conjunctamente com o decreto n. 6.846, de 6 de fevereiro de 1908.

CAPITULO II

DO PESSOAL

Art. 2.º A Associação de Praticagem se comporá dos praticos da barra e porto de Santos e Cananéa e será o seguinte:

- 1 pratico-mór;
- 2 ajudantes do pratico-mór, um em cada estação;
- 14 praticos;
- 7 praticantes;
- 1 atalaiador.

§ 1.º A Associação terá para o serviço do expediente os escreventes e os remadores que forem necessarios para suas embarcações.

§ 2.º Na estação de Cananéa terá o ajudante do pratico-mór funções de pratico-mór e um pratico de thesoureiro.

CAPITULO III

Art. 3.º O material para o serviço da associação constará do seguinte:

- Lancha a vapor.
- Lancha a remos.
- Escaleres.
- Colletes salva-vidas.
- Ancoras.
- Ancorotes.
- Amarras.
- Busca vidas.
- Voadoras.
- Espias.
- Estralheiras.
- Talhas.
- Regimento de signaes para todas as barras e portos do Brazil.
- Regimento e signaes do Codigo Internacional.
- Oculos de alcance.
- Barometros.
- Thermometros.
- Escalas de maré
- Prumos e varas graduadas.
- Boias de salvação.
- Agulhas de marcar.
- Boias e postos para o balisamento para navegação de dia e de noite.
- Lanternas das especificadas no art. 8º do decreto n. 1.257, de 10 de janeiro de 1891.
- 1 cofre de ferro com duas chaves.
- 1 atalaia.

CAPITULO IV

DOS VENCIMENTOS

Art. 4.º Os vencimentos do pessoal da associação constarão dos ordenados abaixo marcados e de gratificações proporcionaes aos mesmos na fórma do art. 57 do regulamento geral.

Parapho unico. Os escreventes e os marinheiros ou remadores perceberão a gratificação marcada nos respectivos contractos.

Praticos.....	150\$000
Ajudantes, pratico-mór.....	200\$000
Praticos.....}	150\$000
Praticantes.....	60\$000
Atalaiadores.....	60\$000

CAPITULO V

DAS TAXAS

Art. 6.º Todo navio que se utilizar do serviço da praticagem pagará as taxas marcadas em seguida:

1º, por entrada ou sahida da barra e fundeadouro e vice-versa 40 réis por tonelada até 2.000, o que exceder de 2.000 toneladas pagará 5 réis por tonelada;

2º, por entrada ou sahida de embarcações á vela pagará mais 30 % sobre as taxas para as a vapor. Essas taxas comprehendem a direcção da navegação em ancoragem a dous ferros ao cáes, molhe ou trapiche ou a desancoragem, desatracação ou desamarração ou á navegação de sahida;

3º, pela amarração ou desamarração, atracação ou desatracação depois de haver sido a embarcação fundeada no respectivo ancoradouro de carga ou descarga pagará a taxa de 30\$000;

4º, por mudança de logar da amarração ao longo do cáes, desde que seja necessario auxilio de machina ou rebocador, 30\$000;

5º, por mudança de ancoradouro pagarão as embarcações a importancia equivalente a 1/3 da entrada ou sahida;

6º, por serviço extraordinario ou de auxilio cobrará a associação por dia ou fracção do dia 10\$ por pratico, 5\$ por marinheiro, sendo dentro do porto, e 20\$ por pratico e 10\$ por marinheiro sendo fóra;

7.º o serviço á noite será cobrado com 20 % mais das respectivas taxas;

8º, quando o pessoal das embarcações da associação for empregado no serviço de amarração ou desamarração de navios, será pago pelo navio a razão do vencimento diario da praticagem.

Art. 7.º Quando o material da praticagem for utilizado por particular, renderá por dia a taxa constante da tabella que se segue:

Lancha.....	10\$000
Escaler.....	8\$000
Ancora com amarra.....	10\$000
Ancora ou amarra.....	5\$000
Espia.....	5\$000
Virador.....	10\$000
Estralheira.....	3\$000
Talha.....	2\$000
Ancoroto.....	3\$000
Busca-vida.....	2\$000

§ 1.º A taxa do aluguel será duplicada quando os objectos se perderem ou inutilizarem por motivo de força maior, e em outro caso será pago pelo seu justo valor.

§ 2.º É lícito o exame do material antes de ser empregado, para perfeita sciencia do seu estado e valor.

§ 3.º O dia será contado desde o momento em que o objecto sahio até a restituição no estado em que tiver sahido.

CAPITULO VI

DISPOSIÇÕES ESPECIAES

Art. 8.º Quando a associação tiver o serviço de balisamento na fórmula indicada no regulamento geral da praticagem, annexo ao decreto n. 6.846, de 6 de fevereiro de 1908, as embarcações que não se utilizarem dos praticos da associação pagarão $1/4$ da respectiva taxa.

Art. 9.º Havendo actualmente um excesso de 13 praticos além do numero determinado no presente regulamento, para o respectivo quadro deverão os mais modernos ficar como excedentes e ser ao mesmo quadro admittidos á proporção que se forem dando as vagas.

Art. 10. Os praticos excedentes ao quadro perceberão os vencimentos de praticante de pratico.

Estado do Paraná

Porto de Paranaguá

A bahia de Paranaguá é uma das mais vastas da costa do Brazil, abrangendo uma superficie de 7.200 hectares. A' barra está situada a ilha do Mel, que divide a entrada em dous canaes transitaveis por navios de cinco a seis metros de calado. Nessa bahia se encontram os portos de Paranaguá e Antonina, em frente ás cidades do mesmo nome.

Pelo decreto n. 5.053, de 14 de agosto de 1872, foi concedida autorização a Pedro Alves Sherer, José Gonçalves Pecego Junior e José Maria da Silva Lemos para construirem obras de melhoramento na enseada do Gato, no porto de Paranaguá. A planta das obras foi approvada no anno seguinte e em 1874 organizada uma companhia para exploração do contracto e construcção da Estrada de Ferro do Paraná.

Essa concessão não vingou e foi declarada caduca pelo decreto n. 10.350, de 14 de setembro de 1889.

O porto tende a aterrar-se com os sedimentos de alluvião dos rios Itiberê e dos Correias, peorando com bastante rapidez as suas condições para a navegação. Em consequencia desse facto, e attendendo ás reclamações do commercio, tem o Governo mandado em diversas épocas realizar estudos para o seu melhoramento.

Varios alvitres hão sido propostos, mas pela defficiencia dos creditos só têm sido executados os trabalhos mais urgentes.

Em 1909, por portaria de 18 de janeiro, foi organizada uma commissão destacada da Commissão Fiscal do Porto do Rio, com instrucções minuciosas para estudar a barra e porto de Paranaguá e organizar o projecto definitivo de seu melhoramento.

O projecto organizado por essa commissão orça as obras em 8.000:915\$, papel, e 450:000\$, ouro, e o prazo para a construcção em quatro annos.

Esse projecto foi approvado por despacho de 10 de novembro, não tendo ainda sido expedido o respectivo decreto de approvação.

LEI N. 1.453 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1905

(Fixa a despesa para 1906)

Art. 14, verba 10ª. Obras federaes nos Estados:

.... 50:000\$ para obstrucção do canal entre a ponte do Rolim e o Baixio Grande, afim de ser feito o restabelecimento do regimen das aguas do porto de Antonina, no Estado do Paraná.

LEI N. 1.617 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1906

(Fixa a despesa para 1907)

Art. 34, verba 10ª. Obras federaes nos Estados:....

... Mantidas as consignações de e de 50:000\$ para os trabalhos necessarios ao restabelecimento do regimen das aguas no porto de Antonina, no Estado do Paraná....

Art. 35. E' o Presidente da Republica autorizado :

XVIII. A abrir os creditos necessarios:

d) para dragagem do porto de Paranaguá, de accôrdo com os estudos do capitão de corveta, senador Indio do Brazil.

LEI N. 2.221 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1909

(Fixa a despesa para 1910)

Art. 17, verba 7ª. Obras federaes nos Estados:....

..... Porto de Paranaguá, pessoal e material,
250:000\$000.

PORTARIA — DE 18 DE JANEIRO DE 1909

Approva as instrucções para a Comissão de Melhoramentos da Barra e Porto de Paranaguá

O ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica, resolve approvar as instrucções que esta acompanham, assignadas pelo director geral de Obras e Viação da respectiva Secretaria de Estado, pelas quaes se regerá a Comissão de Melhoramentos da Barra e Porto de Paranaguá, no Estado do Paraná.

Rio de Janeiro, 18 de janeiro de 1909. — *Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

Instrucções para a Comissão de Melhoramentos da Barra e Porto de Paranaguá, a que se refere a portaria desta data.

Art. 1.º E' constituída uma comissão destacada da Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro, e subordinada á directoria technica da mesma comissão, para fazer os precisos estudos e organizar um projecto definitivo para o melhoramento da barra e porto de Paranaguá, Estado do Paraná.

Art. 2.º Esta comissão reunirá a maior somma possivel de dados anteriormente colhidos pelos engenheiros que se

occuparem do porto, concernentes não só á natureza do sólo e ao movimento das areias ao longo do littoral oceanico e dentro da bahia de Paranaguá, como ao regimen das correntes de agua e á propagação da maré.

Art. 3.º Assentadas as linhas geraes dos futuros caés, procederá a uma série de sondagens geologicas, pelas quaes se adquira o conhecimento sufficientemente exacto da natureza das camadas do terreno que as muralhas do caés terão de atravessar e se determine outrosim o melhor systema de fundação a adoptar-se.

Art. 4.º Levantará uma planta hydrographica, não só de todo o estuario sujeito á maré, dando a conhecer o estado actual do relevo do fundo, como tambem fará observações sobre os recifes submarinos á entrada da bahia de Paranaguá.

Art. 5.º Procederá ao exame da propagação da maré no estuario e á medida da velocidade das correntes dahi oriundas, quer no fluxo, quer no refluxo, e bem assim procederá ao estudo hydrographico minucioso, do rio Itiberé até onde chegue a maré.

Art. 6.º Durante o periodo de seis mezes marcado para estes estudos, fará investigações sobre a marcha das areias ao longo da costa oceanica nas immediações das estradas da bahia de Paranaguá, sobre a direcção e força das ondas oceanicas e a acção das cheias do rio Itiberé, sobre o estuario immediato.

Art. 7.º Indagará sobre a natureza das pedreiras da vizinhança e facilidade da respectiva exploração e transporte do material até o porto ; e colherá dados sobre os preços actuaes de outros materiaes de procedencia local ou da região circumvizinha, de maneira a poder-se organizar um orçamento, o mais approximado possivel das obras projectadas.

Art. 8.º Colherá dados mais recentes sobre o movimento do commercio e da navegação, de maneira a poder ajuizar pela comparação com os dados anteriores do desenvolvimento que convenha dar ao caés actualmente, tendo em consideração não só as maiores facilidades nauticas creadas á navegação transatlantica, como tambem quanto á exportação o acrescimo do movimento de mercadorias que porventura esteja resultando do desenvolvimento recente dado á réde ferro-viaria.

Art. 9.º O projecto deverá attender, não só aos progressos recentes realizados na construcção dos grandes vapores e acrescimo do respectivo calado, como ao desenvolvimento inevitavel das transacções commerciaes e da industria no futuro ; e subordinar-se ao mesmo tempo ás condições locaes do relevo e natureza do fundo e da largueza do estuario, de maneira que o porto melhorado se divida naturalmente em secções de profundidades variaveis, desde a de seis metros para a navegação costeira até a de 10 metros, reservada aos grandes vapores transoceanicos, tendo estas secções a conveniente largueza para as manobras dos navios dos diversos typos e necessaria protecção contra a agitação maritima.

O projecto attenderá tambem ás necessidades actuaes do commercio e navegação e bem assim ao seu desenvolvimento futuro, indicando os melhoramentos que deverão ser realizados desde já e aquelles que se possam prever para execução futura, quando o desenvolvimento commercial o exija.

Art. 10. A commissão será dirigida por um engenheiro-chefe que reger-se-ha, na parte administrativa, pelas disposições, que lhe forem applicaveis, do regulamento approved pelo decreto n. 5.031, de 10 de novembro de 1903, e será composta de conformidade com o quadro annexo.

Art. 11. Será posta na Delegacia Fiscal do Thesouro no Paraná, á disposição do engenheiro-chefe da commissão, a quantia necessaria para as respectivas despezas, da qual o mesmo engenheiro fará requisição, á proporção das necessidades do serviço.

Art. 12. Ao engenheiro-chefe da comissão cabe :

1º, solicitar dos poderes publicos as medidas, providencias ou auxilios de que possa precisar ;

2º, propor as providencias ou medidas que lhe pareçam convenientes para o desempenho de sua missão ;

3º, apresentar mensalmente um relatório resumido dos trabalhos e occurrencias do mez anterior ;

4º, prestar, tambem mensalmente, contas das despesas do mez anterior, acompanhadas dos respectivos documentos devidamente processados, sendo as folhas de pagamento do pessoal em duas vias e as contas do fornecimento dos materiaes em triplicata ;

5º, comprar os materiaes de que careça, mediante pedido de preços a tres fornecedores, pelo menos, quando possivel, archivando as respectivas propostas ;

6º, entender-se directamente com o director tecnico da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro sobre tudo que disser respeito a esta comissão a seu cargo.

Art. 13. E' fixada em 15:000\$ a importancia maxima das despesas mensaes da comissão, a qual só poderá ser excedida com autorização especial do director tecnico da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro.

Art. 14. Si durante os estudos fôr pelo Governo reconhecida a conveniencia de proceder-se desde logo á fixação das dunas existentes nas cercanias da barra, a comissão a fará, bem como executará quaesquer medidas que, pelo mesmo Governo forem julgadas urgentes ou convenientes para o melhoramento e a conservação da barra e do porto de Paranaguá, inclusive as de natureza provisoria para, desde já, facilitar os serviços de carga e descarga de mercadorias, embarque e desembarque de passageiros nesse porto.

Art. 15. O engenheiro-chefe nas suas ausencias temporarias da séde dos serviços será substituido pelo engenheiro de categoria immediata.

Art. 16. Ao escripturario-pagador, que prestará uma fiança de 5:000\$, caberá o recebimento das quantias requisitadas pelo engenheiro-chefe e os pagamentos por este autorizados.

Directoria Geral de Obras e Viação, 18 de janeiro de 1909.
— J. F. Parreiras Horta.

QUADRO A QUE SE REFERE O ART. 10 DAS INSTRUCCOES DESTA DATA

Categorias	Ord.	Grat.	Diaria	Total
1 engenheiro-chefe	12:000\$	6:000\$	20\$	25:300\$
1 engenheiro de 2ª classe	6:400\$	3:200\$	15\$	14:075\$
1 engenheiro de 3ª classe	4:800\$	2:400\$	12\$	11:580\$
1 conductor de 1ª classe.	4:000\$	2:000\$	11\$	10:015\$
1 conductor de 2ª classe.	3:200\$	1:600\$	10\$	33:800\$
1 desenhista de 1ª classe	3:600\$	1:800\$	—	5:400\$
4 conductores de 2ª classe	3:200\$	1:600\$	10\$	38:000\$
1 1º escripturario-pagador	3:600\$	1:800\$	—	5:400\$
1 2º escripturario.....	3:200\$	1:600\$	—	4:800\$
1 servente	960\$	480\$	—	1:440\$

Observações

O engenheiro-chefe tem a categoria de chefe de secção da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro ; poderá admitir feitores, marinheiros e trabalhadores pelos salarios estabelecidos em Paraná para os serviços publicos.

AVISO (DA MARINHA) N. 2.154 — DE 10 DE MAIO DE 1910

Approva o regulamento para o serviço de praticagem da barra e bahia de Paranaguá

Sr. inspector de Portos e Costas — Tendo resolvido approvar e mandar executar o regulamento para o serviço de praticagem da barra e bahia de Paranaguá, no Estado do Paraná, que a este acompanha e que remettestes com o officio n. 808, de 14 de agosto de 1909, assim vos declaro para os devidos effeitos.

Saude e fraternidade.— *Alexandrino Faria de Alencar.*

Regulamento para o serviço de praticagem da barra e bahia de Paranaguá, no Estado do Paraná, a que se refere o aviso n. 2.154, de 10 de maio de 1910.

CAPITULO I

DA PRATICAGEM

Art. 1.º A praticagem da barra e bahia de Paranaguá, no Estado do Paraná, é livre, e a Associação de Praticos alli existente reger-se-ha pelas disposições do presente regulamento conjuntamente com as que baixaram com o decreto n. 5.846, de 6 de fevereiro de 1908.

CAPITULO II

DO PESSOAL

Art. 2.º O quadro do pessoal da Associação da Praticagem constará de :

- 1 pratico-mór.
- 1 ajudante do pratico-mór.
- 12 praticos.
- 4 praticantes.
- 1 atalaiador.

Paragrapho unico. A associação terá um escrevente para o seu expediente e os marinheiros ou remadores necessarios ás suas embarcações.

CAPITULO III

DO MATERIAL

Art. 3.º O material para o serviço da associação constará do seguinte :

- Lancha a vapor.
- Lancha a remos.
- Escaler ou canoa.
- Colletes salva-vidas.
- Ancoras.
- Ancorotes.
- Amarras.
- Busca-vidas.
- Viradores.
- Espias.
- Estralheiras.
- Falhas.

Regimento de signaes, commum a todas as barras.
Regimento de signaes do Codigo Internacional.
Oculos de alcance.
Barometros.
Thermometros.
Escalas de maré.
Prumos e varas graduadas.
Boias de salvagão.
Agulhas de marear.
Boias e postes para balisamento e navegação de dia e de noite.
Lanternas especificadas no art. 8º do decreto n. 1.257, de 10 de janeiro de 1891.
1 cofre com duas chaves.
1 atalaia no morro das Conchas, em logar bem visivel, com mastro e verga.

CAPITULO IV

DOS VENCIMENTOS

Art. 4.º Os vencimentos do pessoal da associação constarão dos ordenados abaixo fixados e de gratificações proporcionaes aos mesmos, na fórmula do Regulamento Geral das Praticagens. Parapho unico. O escrevente e os marinheiros ou remadores, perceberão a gratificação marcada nos respectivos contractos.

Art. 5.º Os ordenados mensaes são os seguintes :

Pratico-mór	150\$000
Ajudante do pratico-mór.....	120\$000
Praticos	100\$000
Praticantes	50\$000
Atalaiador	80\$000

CAPITULO V

DAS TAXAS

Art. 6.º Os navios que se utilizarem dos serviços da praticagem, pagarão as taxas que se seguem :

1.º Por entrada ou sahida de navios a vapor :

Da barra ao ancoradouro de franquia na ilha do Mel ou vice-versa :

Até 3 ^m ,3.....	20\$000
Até 4 ^m ,5.....	30\$000
Até 6 ^m ,0.....	40\$000

Entrada ou sahida de Paranaguá, ao districto de Guaruva ou vice-versa :

Até 3 ^m ,3.....	20\$000
Até 4 ^m ,5.....	25\$000
Até 6 ^m ,0.....	30\$000

A Antonina e vice-versa :

Até 3 ^m ,3.....	20\$000
Até 4 ^m ,5.....	20\$000
Até 6 ^m ,0.....	25\$000

A Guarakessaba :

Até 3 ^m ,3.....	25\$000
Até 4 ^m ,5.....	25\$000
Até 6 ^m ,0.....	30\$000

Os limites maximos de calado 3^m,3, 4^m,5 e 6^m,0 ou 10, p-15, p-e 20, p-, correspondem os limites maximos de 300, 500 e 700 toneladas de registro, pagando os navios mais 5\$ por tonelada, ou fracção de 100, que exceder a estes limites.

2.º Por entrada ou sahida de embarcação á vela, pagarão mais 30 % sobre as taxas marcadas para as a vapor.

Essas taxas correspondem á direcção da navegação e ancoragem a dous ferros ao cáes, molhe ou trapiche, ou á desançoragem, desatracação ou desamarração, ou á navegação de sahida.

3.º Pela amarração ou desamarração, atracação ou desatracação, depois de haver sido a embarcação fundeada no respectivo ancoradouro de carga ou descarga, pagará a taxa de 20\$000.

4.º Por mudança de ancoradouro pagarão as embarcações quantias equivalentes a um terço da taxa de entrada ou sahida.

5.º Por serviço extraordinario, ou de auxilio, cobrará a associação, por dia ou fracção de dia, 5\$ por pratico e 3\$ por marinheiro, sendo dentro do porto, e 10\$ por pratico e 6\$ por marinheiro, sendo fóra.

6.º O serviço á noite será cobrado com 20 % mais das respectivas taxas.

7.º Quando o pessoal das embarcações da associação fór empregado no serviço de amarração ou desamarração de navio será pago pelo navio, á razão do vencimento diario da praticagem.

Art. 7.º O material da praticagem, quando fór utilizado por particular, renderá por dia a taxa constante da tabella seguinte :

Lancha	10\$000
Escaler	8\$000
Ancora com amarra.....	10\$000
Ancora ou amarra.....	5\$000
Espia	5\$000
Virador	10\$000
Estralheira	3\$000
Talha	2\$000
Ancorote	3\$000
Busca-vida	2\$000

§ 1.º A taxa do aluguel será duplicada quando os objectos se perderem ou inutilizarem por motivo de força maior, e em outro caso será pago o damno pelo seu justo valor.

§ 2.º E' licito examinar o material antes de ser empregado para conhecimento de seu estado e valor.

§ 3.º O dia será contado desde o momento em que o objecto sahir do deposito até a restituição no estado em que tiver sahido.

CAPITULO VI

DISPOSIÇÕES ESPECIAES

Art. 8.º Quando a associação tiver o serviço de balisamento na fórma indicada no regulamento geral de praticagem, annexo ao decreto n.º 6.846, de 6 de fevereiro de 1908, as embarcações que não se utilizarem dos praticos da associação, pagarão ¼ da respectiva taxa.

Modelo n. 1

O

Inspector de Portos e Costas

Na fôrma do art. 13 do regulamento approved pelo decreto n. 6.846, de 6 de fevereiro de 1908, confirma a eleição de para da Associação de Praticagem a qual se realizou em assembléa geral celebrada em na conformidade do citado artigo.

Inspectoria de Portos e Costas

Rio de Janeiro, de de 190....

.....

Modelo 2.

Titulo de pratico

Na fôrma do artigo do regulamento approved pelo decreto n. 6.846, de 6 de fevereiro de 1908, nomeio pratico da Associação de Praticos da Barra de ao porto de no Estado do Paraná, por haver sido approved em de de 190.... nos exames para essa admissão.

Capitania do Porto do Estado do Paraná, em de de 190....

.....

Capitão do porto.

Observação — O mesmo para praticante ou atalaiador.

Estado de Santa Catharina

Portos de Santa Catharina

A costa de Santa Catharina, caprichosamente recortada, apresenta diversos portos, de maior e menor importancia commercial. Os principaes, contando do norte para o sul, são os seguintes: S. Francisco, Itapacoroy, Itajahy, Porto Bello, Tijucas, Florianopolis, Massiambú, Imbituba e Laguna.

O porto de Florianopolis, em frente á cidade do mesmo nome, entre a ilha de Santa Catharina e o continente offerece ancoradouros para navios de grande calado, sendo a entrada pela parte norte do canal. Pela parte sul só teem transitio pequenas embarcações.

Os trabalhos de melhoramento desse porto teem estado a cargo de uma commissão creada por portaria de 28 de janeiro de 1903, com instrucções que foram modificadas por outra de 27 de janeiro de 1905, e teem-se limitado ao alargamento do canal de entrada através do baixio denominado Taboleiro e á dragagem de alguns pontos nas proximidades dos trapiches existentes.

Na bahia sul de Santa Catharina se encontra o porto de Massiambú. Tendo em vista a exploração das minas de hulha do Tubarão, o Governo arrendou, em 1906, ao engenheiro Elmer Lawrence Corthell a estrada de ferro D. Thereza Christina, concedendo-lhe ao mesmo tempo a execução de melhoramentos nesse porto.

Pelo contracto, cujas clausulas foram approvadas pelo decreto n. 5.977, de 18 de abril de 1906, o concessionario obriga-se a construir em Massiambú um porto provisorio de madeira, com a extensão necessaria para o seu regular movimento, e a manter alli, por dragagem, uma profundidade minima de nove metros, com referencia á maré baixa, média, ao longo do cáes, e na largura necessaria para a facil ancoragem, manobras e atracação de navios. Esse cáes será substituido por um de pedra, logo que a importancia e movimento do porto permittam a remuneração do capital para esse

fim empregado. Si se verificar a necessidade de crear alli um grande porto, o prazo da concessão será elevado ao maximo da lei n. 1.746, de 1869.

Os concessionarios apresentaram ao Governo os estudos definitivos e orçamentos, que foram approvados pelo decreto n. 6.804, de 2 de janeiro de 1908.

Outro porto do mesmo Estado, por onde se faz consideravel movimento commercial, é o da Laguna, poucas milhas acima do cabo de Santa Martha. O seu ancoradouro comporta navios de seis metros de calado, mas existe á entrada um banco de cerca de 800 metros que difficulta a navegação.

Pelo decreto n. 1.034, de 14 de novembro de 1890, foi concedido á Companhia Industrial e de Construcções Hydraulicas privilegio por quarenta annos, com garantia de juros de 6 % ao anno durante 30 annos, sobre o capital maximo de 4.000 contos, para construcção, uso e gozo de obras de melhoramento nesse porto e sua barra. O prazo para inicio das obras foi prorogado por diversas vezes sem resultado, sendo a concessão afinal declarada sem effeito pelo decreto n. 5.228, de 31 de março de 1904.

Desde alguns annos antes, tendo-se tornado muito precarias as condições do porto e principalmente da barra, o Governo mandou proceder a estudos para execução dos melhoramentos mais urgentes. Em 1903 foram iniciados por administração os trabalhos que constam principalmente de um guia-corrente e um molhe exterior com o fim de fixar o canal de entrada. Esses trabalhos teem proseguido com regularidade.

LEI N. 834 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1901

(Fixa a despesa para 1902)

Autoriza no art. 17, n. 11, C, a despende com o porto de Santa Catharina, em papel:

Pessoal.....	85:615\$000
Material.....	75:150\$000

LEI N. 957 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1902

(Fixa a despesa para 1903)

Verba do art. 21, n. 10, letra D (papel):
Portos e rios de Santa Catharina:

Pessoal.....	88:352\$500	
Material, inclusive 125:000\$ para aquisição de um batelão a vapor.....	200:000\$000	
Melhoramentos urgentes da barra da Laguna.....	100:000\$000	388:552\$500

LEI N. 1.145 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1903

(Fixa a despesa para 1904)

Art. 16, n. 10 (verba para obras federaes nos Estados)
letra D: Portos e rios de Santa Catharina:

Pessoal.....	148:800\$000	
Material.....	240:200\$000	389:000\$000

LEI N. 1.316 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1904

(Fixa a despesa para 1905)

Art. 13, verba 10 :—(Obras federaes nos Estados):
Elevada a consignação — Barra
da Laguna a..... 200:000\$000

PORTARIA — DE 28 DE JANEIRO DE 1903

Approva as instruções para a Comissão de Melhoramento de Portos e Rios de Santa Catharina.

O Ministro de Estados dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica, attendendo á necessidade de regular os serviços a cargo da Comissão de Melhoramento de Portos e Rios de Santa Catharina, anteriormente denominada Commissão de Melhoramentos

do Porto de Santa Catharina, resolve approvar as instrucções que com esta baixam assignadas pelo director geral de obras e Viação. (1).

Rio de Janeiro, 28 de janeiro de 1903. — *Lauro Severiano Müller*.

Instrucções a que se refere a portaria desta data

CAPITULO I

FINS DA COMMISSÃO

Art. 1.º A Commissão de Melhoramento de Portos e Rios de Santa Catharina tem por fim :

I. Executar a dragagem para a abertura de um canal através do baixio denominado Taboleiro, de accôrdo com o projecto approved pelo Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas.

II. Estudar todas as circumstancias e phenomenos que possam servir para o conhecimento completo do regimen das aguas no dito baixio e ancoradouro.

III. Coordenar informações e dados estatísticos que possam servir ao estudo geral do porto, não só sob o ponto de vista technico, como commercial.

IV. Propor ao ministro, mediante apresentação de plantas e orçamentos, a execução de obras complementares, que se tornarem necessarias para o bom exito da dragagem, e bem assim a dos demais melhoramentos que forem julgados opportunos fazer no porto.

V. Zelar pela conservação do porto, solicitando das autoridades competentes as providencias necessarias para que não seja perturbado o regimen das aguas por construcções de qualquer natureza.

VI. Estudar as obras de melhoramentos nos demais portos e nos rios do Estado e executar-as ou fiscalizar-as de accôrdo com as determinações do Governo.

Paragrapho unico. As obras de melhoramentos da barra de Laguna ficam constituindo uma secção da commissão.

CAPITULO II

Art. 2.º A commissão funcionará sob a direcção de um engenheiro-chefe e constará do pessoal fixado na tabella annexa a estas instrucções.

Art. 3.º A nomeação do engenheiro-chefe será feita por decreto, sendo por portaria do ministro a dos demais cargos.

Paragrapho unico. O lugar de chefe de secção só será preenchido emquanto durarem as obras da barra da Laguna ou forem construidas outras que exijam a permanencia de um engenheiro.

Art. 4.º Os cargos de engenheiro-chefe e de chefe de secção só poderão ser exercidos por engenheiros que satisfaçam as condições do decreto n. 3.001, de 9 de outubro de 1880.

CAPITULO III

ATTRIBUIÇÕES DO PESSOAL

Art. 5.º Ao engenheiro-chefe incumbe:

1º, organizar e distribuir os trabalhos por seus auxiliares, expedindo instrucções para cada um;

2º, autorizar as despesas dentro da respectiva verba orçamentaria, requisitando o seu pagamento depois de demonstradas por documentos devidamente processados e rubricados;

(1) Esta portaria foi modificada pela de 27 de janeiro de 1905.

As instrucções que se seguem são as desta portaria, modificadas pela de 27 de janeiro de 1905.

3º, propor os empregados que devam ser nomeados por portaria do ministro;

4º, suspender, multar, demittir ou propôr a demissão dos empregados que não estejam no caso de bem servir;

5º, fixar as diarias em cada caso ao pessoal de sua nomeação e operario, tomando-o e dispensando livremente como convier ao serviço;

6º, conceder licenças ao pessoal seu subordinado até o prazo de 30 dias;

7º, justificar as faltas aos empregados, de accôrdo com estas instrucções;

8º, corresponder-se directamente com o governo do Estado, a quem poderá consultar ou recorrer quando a sua intervenção fôr de urgente mister;

9º, solicitar das autoridades competentes quaesquer providencias que facilitem a execução dos serviços a seu cargo;

10, celebrar ajustes e contractos, mediante concorrência publica para obras e serviços autorizados, dentro do exercicio financeiro;

11, propor e effectuar encomendas de material e mandar vender em hasta publica, precedendo annuncios, os materiaes que não puderem ser aproveitados, e bem assim apparatus, ferramentas, etc., arrecadados a deposito, sem applicação;

12, enviar mensalmente ao ministerio um quadro discriminando as despezas do mez anterior, no fim de cada trimestre, um relatorio resumido do andamento dos trabalhos, e, finalmente, até 15 de fevereiro de cada anno, um relatorio minucioso do serviço e occorrencias do anno anterior, acompanhado da discriminação e justificação das despezas provaveis para o exercicio financeiro seguinte;

13, providenciar em todos os casos omissos nestas instrucções, sempre que a urgencia do serviço exigir, levando immediatamente o facto ao conhecimento do ministro para providenciar definitivamente.

Art. 6.º Ao pessoal tecnico e auxiliar compete auxiliar o engenheiro-chefe, cumprindo as suas instrucções e determinações quanto ao andamento, natureza e modo de execução dos trabalhos e á boa ordem e disciplina no serviço que lhes incumbir.

Art. 7.º Ao almoxarife compete a aquisição e distribuição, por ordens do engenheiro-chefe, dos materiaes necessarios aos serviços da commissão, tel-os em boa ordem, guarda e conservação, cabendo-lhe a escripturação do almoxarifado, que terá sempre em dia, tudo conforme as instrucções especiaes respectivas.

O almoxarife prestará na Delegacia Fiscal em Santa Catharina a fiança de 2:000\$, nos termos e modos prescriptos na lei.

CAPITULO IV

DOS VENCIMENTOS, LICENÇAS, FALTAS, PENAS, ETC.

Art. 8.º Competem ao pessoal da commissão os vencimentos da tabella annexa, de que dous terços são considerados ordenado e um terço gratificação, para todos os efeitos.

Parapho unico. Quando em serviço fóra da séde da commissão, perceberá o pessoal, a título de despeza de viagem, uma diaria até o maximo de 8\$, cabendo esse maximo ao engenheiro-chefe e fazendo-se disso clara menção nas folhas respectivas.

Art. 9.º O empregado que faltar ao serviço sem causa justificada, perderá todos os seus vencimentos; si justificar as faltas, perderá sómente a gratificação; de oito em diante as

faltas só poderão ser abonadas si o empregado tiver obtido licença.

O empregado que sem causa justificada faltar ao serviço por mais de 15 dias será considerado demittido.

São causas justificadas de faltas: 1º, molestia; 2º, nojo; 3º, gala; 4º, serviços de cargos gratuitos, obrigatorios por lei.

A molestia será provada com attestado de junta medica official, si as faltas excederem de tres dias.

Art. 10. As faltas se contarão pelo livro do ponto. No escriptorio, será elle assignado pelos empregados não só na entrada, durante o primeiro quarto de hora que se seguir á marcada pelo engenheiro-chefe para o começo dos trabalhos, como na occasião de se retirarem, findo o expediente.

Art. 11. As horas de trabalho do pessoal operario serão marcadas pelo engenheiro-chefe. Todo o trabalho do pessoal operario jornaleiro, feito além das horas do serviço ordinario, será retribuido com um acrescimo que poderá attingir, conforme a duração e condições do serviço, até o duplo do respectivo salario, si fôr feito á noite.

Art. 12. O desconto por faltas interpoladas não compreenderá os dias feriados, sendo, porém successivas, compreenderá todos os dias.

Art. 13. As faltas commettidas pelo pessoal que não constituem crime definido na legislação vigente, serão punidas segundo a gravidade, com as penas de:

- 1º, advertencia;
- 2º, reprehensão em ordem de serviço;
- 3º, multa até tres dias de vencimentos;
- 4º, suspensão até 30 dias;
- 5º, demissão.

Art. 14. A excepção da quinta, ao pessoal nomeado pelo ministro a quem o engenheiro-chefe dará conhecimento immediato das suspensões de tal ordem, poderá o mesmo engenheiro impor qualquer das penas mencionadas ao pessoal seu subordinado.

Parapho unico. A cada empregado dar-se-ha conhecimento por escripto da pena que lhe fôr infligida, e esta será registrada no livro especial respectivo.

Art. 15. As licenças até 30 dias serão concedidas pelo engenheiro-chefe e as de maior prazo pelo ministro, com informação do engenheiro-chefe, sempre de accordo com as disposições do decreto n. 4.484, de 7 de março de 1870.

Art. 16. As licenças com vencimentos só poderão ser concedidas somente a empregados que tenham, pelo menos, seis mezes de exercicio na commissão ou em emprego de que hajam sido removidos.

Art. 17. Ficará sem effeito a licença concedida, si o empregado que a tiver obtido não entrar no goso della dentro de 30 dias, contados daquelle em que lhe fôr communicado o acto.

Art. 18. Poderá o engenheiro-chefe abonar dous terços dos vencimentos a qualquer operario que, por motivo de accidente em serviço, ficar impossibilitado de trabalhar até o maximo de 15 dias.

Em caso grave, de soccorro prompto, poderá o engenheiro-chefe providenciar para que, por conta da commissão, sejam prestados serviços medicos ao operario indigente. Em um e outro caso deverá dar immediato conhecimento de seus actos ao ministro de quem depende a approvação.

CAPITULO V

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 19. Sem prévia autorização do ministerio não poderá o engenheiro-chefe, nem outro qualquer empregado, prestar informações sobre os trabalhos da commissão.

Art. 20. As substituições temporarias se fazem por ordem hierarchica.

Quando a substituição não puder ser feita por pessoal da commissão e se tornar necessaria, o engenheiro-chefe poderá fazer nomeação interina de pessoa competentemente habilitada, levando o facto á approvação do ministro.

Art. 21. As substituições que excederem de oito dias darão direito ao substituto a perceber, além de seus vencimentos integraes, uma gratificação igual á differença entre a sua e a do substituido. Havendo accumulacão, perceberá o substituto, além dos seus vencimentos, a gratificação do substituido.

Directoria Geral de Obras e Viação, 28 de janeiro de 1903.
— *Cactano Cesar de Campos*, director geral.

TABELLA DOS VENCIMENTOS DO PESSOAL DA COMMISSÃO DE MELHORAMENTO DE PORTOS E RIOS DE SANTA CATHARINA, A QUE SE REFEREM AS INSTRUCÇÕES DESTA DATA

1 engenheiro-chefe.....	12:000\$000
1 engenheiro chefe de secção....	7:200\$000
1 auxiliar tecnico.....	4:800\$000
1 auxiliar	3:000\$000
1 almoxarife	3:000\$000

DECRETO N. 5.228 — DE 31 DE MAIO DE 1904

Declara sem effeito o decreto n. 1.034, de 14 de novembro de 1890, que concedeu privilegio á Companhia Industrial e de Construções Hydraulicas para construcção de obras de melhoramento da barra e porto da Laguna, no Estado de Santa Catharina.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, considerando que se acha caduco, em virtude do disposto na clausula 27^a, o contracto celebrado com a Companhia Industrial e de Construções Hydraulicas, para as obras de melhoramento da barra e porto da Laguna, por não terem sido estas começadas no prazo fixado na clausula 2^a, decreta:

Artigo unico. É declarado sem effeito o decreto n. 1.034, de 14 de novembro de 1890, pelo qual foi concedido á Companhia Industrial e de Construções Hydraulicas privilegio para construcção das obras de melhoramento da barra e porto da Laguna, no Estado de Santa Catharina.

Rio de Janeiro, 31 de maio de 1904, 16^o da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

PORTARIA — DE 27 DE JANEIRO DE 1905

Modifica as instruções approvadas pela portaria de 28 de janeiro de 1903

O Ministro do Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica, resolve incumbir a Commissão de Melhoramento de Portos e Rios de Santa Catharina da execucao das obras de melhoramento da barra e do porto de Itajahy, observadas, nas instruções de 28 de janeiro de 1903, as seguintes modificações:

1.^a Serão em numero de tres os logares de auxiliar tecnico, com os vencimentos de 4:800\$ annuaes cada um, ficando suprimido o logar de auxiliar, ora existente.

2.^a O chefe da comissão designará um dos auxiliares technicos para servir junto ás obras da barra e do porto de Itajahy, devendo correr por conta da consignaçoõ votada para taes serviços os vencimentos desse empregado.

3.^a Fica substituído o paragrapho unico do art. 8.^o pelo seguinte:

Além dos vencimentos, será abonada ao chefe da commissão uma diaria de 20\$ e aos demais empregados, quando estiverem em serviço de campo ou fóra da séde dos respectivos serviços, as diarias de 5\$ a 10\$000.

Rio de Janeiro, 27 de janeiro de 1905.— *Lauro Severiano Müller.*

LEI N. 1.453 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1905 .

(Fixa a despeza para 1906)

Art. 14, verba 10.^a — Obras federaes nos Estados:.....
200:000\$ na consignaçoõ — Portos e rios de Santa Catharina —
para melhoramento da barra do porto de Itajahy...

DECRETO N. 5.977 — DE 18 DE ABRIL DE 1906

Approva as clausulas para o contracto referente ao arrendamento da Estrada de Ferro D. Thereza Christina e a construcção das obras do melhoramento do porto de Massiambú, no Estado de Santa Catharina.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando das autorizaçoões constantes dos arts. 15 e 17 da lei n. 1.453, de 30 de dezembro de 1905, e decreto n. 1.746, de 13 de outubro de 1869, decreta:

Artigo unico. Ficam approvadas as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro de Estado da Industria, Viacção e Obras Publicas, referentes ao contracto que tem de ser celebrado com o engenheiro Elmer Lawrence Corthell para o arrendamento da Estrada de Ferro D. Thereza Christina e construcção das obras de melhoramento do porto de Massiambú, no Estado de Santa Catharina.

Rio de Janeiro, 18 de abril de 1906, 18.^o da Republica..

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

Clausulas a que se refere o decreto n. 5.977, desta data

I

O engenheiro Elmer Lawrence Corthell contracta o arrendamento da Estrada de Ferro D. Thereza Christina, obriga-se a executar os prolongamentos da mesma estrada e a construir um porto em Massiambú, no Estado de Santa Catharina, nas condições estipuladas nas clausulas seguintes :

II

O prazo do arrendamento da Estrada de Ferro D. Thereza Christina e do uso e gozo das obras de melhoramento do porto de Massiambú terminará no dia 31 de dezembro de 1906.

III

O arrendamento tem por objecto:

- a) a linha actual da estrada, com as respectivas estações, escriptorios, armazens, depositos e mais edificios e dependencias e material fixo e rodante;
- b) o trecho que o contractante se obriga a construir entre o porto de Massiambú e o ponto que convier da linha referida;
- c) o prolongamento que o contractante fica igualmente obrigado a construir, a partir do ponto que por accôrdo com o Governo fôr julgado mais conveniente até o Araranguá;
- d) as linhas que ao contractante é facultado construir, a partir das arrendadas e a encontrar com as já decretadas no Estado do Rio Grande do Sul.

IV

O contractante receberá a estrada existente e suas dependencias por um inventario ao qual serão sempre accrescendados o material novo e obras novas levados á conta do capital e deduzido o material imprestavel que não fôr substituído. Findo o arrendamento, encampado ou rescindido este contracto, o contractante entregará a estrada pelo mesmo inventario com os accrescimos e deducções que houver tido. Esse inventario servirá tambem para o recebimento pelo Governo e entrega da estrada ao contractante no caso de occupação temporaria.

V

Como preço do arrendamento o contractante pagará em moeda nacional corrente uma quota correspondente a um por cento (1 %) da renda bruta annual de todas as linhas que se acharem em trafego durante os cinco (5) primeiros annos, a contar de 1912. Essa porcentagem passará a ser de dous e meio por cento (2 1/2 %) durante os dez (10) annos que se seguirem a estes e de cinco por cento (5%) durante o prazo restante do contracto.

Este preço será pago por semestres vencidos e até dez (10) dias depois da respectiva tomada de contas, que se fará segundo o regulamento em vigor, no que lhe fôr applicavel.

VI

Além do preço de que trata a clausula precedente, o contractante contribuirá para as despezas de fiscalização, a que fica sujeito o contracto, com a quantia fixa annual de 18:000\$, moeda nacional corrente, que recolherá ao Thesouro Federal ou á Delegacia Fiscal, por semestres adeantados.

VII

O contractante obriga-se a manter o ramal da Laguna, de modo a satisfazer as necessidades do respectivo trafego e bem assim a prolongal-o até o cáes, realizando os melhoramentos que facilitem o commercio local; poderá, outrossim, 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 linhas por toda a extensão da estrada, nas zonas em que taes obras se tornarem precisas.

VIII

Durante o tempo deste contracto o Governo Federal não poderá autorizar a construcção de outras estradas de ferro dentro da zona de vinte (20) kilometros para cada lado das linhas que fazem objecto do mesmo contracto e na direcção geral destas. O Governo, porém, reserva-se o direito de conceder outras estradas que, tendo o mesmo ponto de partida e direcções diversas, possam approximar-se das de que ora se trata e até cruzal-as, contanto que dentro da zona referida não recebam cargas ou passageiros, salvo o disposto na clausula seguinte.

IX

O contractante terá preferencia, em igualdade de condições, para a construcção, uso e gozo dos prolongamentos e ramaes que, além dos expressamente comprehendidos neste contracto, concorrerem para o desenvolvimento e facilidade do trafego das linhas arrendadas, e de quaesquer estradas de ferro que partirem do porto de Massiambú ou deverem terminar neste porto, ainda quando comprehendidas na disposição final da clausula precedente, resalvados em todos os casos os direitos adquiridos por concessão anterior.

X

A construcção de quaesquer linhas novas, prolongamentos, ramaes e novas secções se regerão pelas clausulas 4^a, 5^a, 6^a, 7^a, 8^a, 9^a, 10^a, 11^a, 13^a, 14^a, 15^a, 18^a, 19^a segunda alinea, 20^a, 21^a, 28^a e 33^a, 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. As demais condições relativas á construcção, uso e gozo 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.

XI

Para a determinação das linhas novas que o contractante construir em virtude deste contracto, proceder-se-ha da seguinte fórma:

Antes de encetar a construcção de qualquer trecho, o contractante apresentará á approvação do Governo o orçamento completo do mesmo, incluindo o material fixo e rodante. Este orçamento, uma vez approvado, representará o custo maximo do trecho. Depois de construido proceder-se-ha á fixação definitiva do custo, tendo por base a medição das obras feitas, facturas do material e gastos de transporte. O valor das obras será calculado pela tabella de preços em papel-moeda e convertido depois em réis, ouro, pela média do cambio 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.

XII

Findo o prazo do presente contracto, o que terá logar em 31 de dezembro de 1966, o Governo indemnizará o contractante em moeda corrente ou apolices da divida interna do juro de cinco por cento (5%) ao anno, o custo, augmentado de vinte por cento (20%), da construcção das linhas a que se refere a clausula precedente, as quaes serão assim entregues ao Governo. Todas as mais linhas ferreas, com o material fixo e rodante, edificios e quaesquer outras dependencias, e o porto de Massiambú, com as respectivas obras e dependencias, reverterão para o dominio da União, em perfeito estado de conservação, sem nenhuma indemnização. Os ramaes propriamente de serviço das minas de carvão não reverterão.

XIII

O Governo Federal, precedendo autorização legislativa, poderá, decorridos 20 annos da presente data, 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 pelo contractante, indemnização do custo dos mesmos e mais vinte por cento (20%) deste custo pela forma indicada na precedente clausula XII. No caso do Governo Federal encampar, de conformidade com a presente clausula, indemnizará o contractante das despezas que tiver feito com melhoramentos das linhas arrendadas e augmento do respectivo material rodante, que houverem sido autorizados pelo Governo, e cujo valor fór pelo mesmo Governo approved, na data da encampação do presente contracto de arrendamento, e que não tiver sido amortizado, sendo a amortização deduzida á razão de $\frac{1}{n}$, por anno, do valor do melhoramento ou material approved pelo Governo, representando n —o numero de annos contados desde a data da inauguração do melhoramento ou compra do material até a terminação deste contracto. O Governo Federal reserva-se o direito de, em qualquer tempo, dar por findo o presente contracto, observadas as regras para desapropriação por utilidade publica. O Governo Federal terá ainda o direito, em caso de guerra ou grave commoção intestina, de occupar temporariamente as linhas em todo ou em parte, mediante indemnização não superior á média da renda liquida dos períodos correspondentes ao quinquennio precedente á occupação.

Paragrapho unico. Estas indemnizações serão tambem pagas como as da clausula XII em moeda corrente ou em apolices da divida interna do juro de cinco por cento (5%) ao anno.

XIV

O contractante manterá em perfeito estado de conservação as linhas e todas as partes e dependencias das estradas e todo o seu material e augmentará o material rodante, conforme as necessidades do serviço.

Paragrapho unico. A conservação não poderá, sem expressa autorização do Governo e approvação da planta e perfil submittidos pelo contractante, alterar condições technicas de qualquer das estradas.

XV

Vigorarão provisoriamente as condições regulamentares e tarifas actuaes, dependendo de accordo com o Governo as respectivas modificações, na forma do regulamento de 26 de abril de 1975.

§ 1.º A revisão geral das tarifas far-se-ha de cinco em cinco annos.

§ 2.º O Governo terá o direito de exigir uma redução de taxas razoavel, desde que a renda liquida das estradas em trafego exceder a doze por cento (12%) do capital empregado em conformidade com este contracto.

§ 3.º Em casos especiaes, taes como falta e carestia de generos alimenticios, o Governo poderá exigir a redução temporaria que julgar conveniente nos preços estabelecidos, devendo, porém, embolsar o contractante do prejuizo que lhe resultar dessa redução, levando-se em conta a porcentagem semestral pertencente á Fazenda Nacional.

§ 4.º Não haverá transporte gratuito sinão para o pessoal em serviço e para objecto de serviço, para os materiaes dos prolongamentos e ramacs e da conservação das linhas, dependencias e officinas, malas do Correio e seus conductores.

XVI

Si por mais de 15 dias consecutivos fôr suspenso o trafego de qualquer parte ou trecho da estrada, salvo caso de força maior, no qual se comprehenderá a greve de operarios, o contractante pagará, nos primeiros 15 dias, a multa diaria de 1:000\$ e nos 15 dias subsequentes a de 2:000\$ por dia. Si continuar além desse tempo a suspensão do trafego, sem motivo de força maior, será o contracto rescindido de pleno direito.

§ 1.º Si, dentro de 30 dias depois de expirado o prazo semestral para o pagamento da porcentagem de arrendamento ou da contribuição para a fiscalização, o contractante não houver satisfeito qualquer desses pagamentos, fica constituido em mora *ipso jure* e obrigado por isso ao pagamento do juro de 9% ao anno, cabendo ao Governo o direito de cobrar executivamente a importancia e correspondentes juros, nos termos do art. 52, letras b e c, parte V do decreto n. 3.084, de 5 de novembro de 1898.

§ 2.º Por outras infracções de clausulas deste contracto o Governo poderá impôr multas na importancia de 1:000\$ até 5:000\$000.

§ 3.º O Governo, por acto seu e sem dependencia de interpellação ou acção judicial, terá o direito de declarar rescindido este contracto quando, sem motivo de força maior, forem excedidos os prazos nelle estabelecidos para começo e terminação das obras.

XVII

Verificada a rescisão do contracto por qualquer dos motivos consignados na clausula antecedente (XVI), a nenhuma indemnização terá direito o contractante.

XVIII

As questões entre o Governo e o contractante relativas ao serviço desta e as que disserem respeito á intelligencia de clausulas deste contracto serão submettidas pelo chefe da commissão fiscal, no prazo de 15 dias, ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas, que as resolverá com promptidão.

Si o contractante não se conformar com a resolução deste, seguir-se-ha, em ultima instancia, o arbitramento, escolhendo cada parte um arbitro dentro do prazo de 10 dias; não chegando estes a accôrdo, a questão será resolvida por um terceiro arbitro escolhido dentro de 10 dias, de commum accôrdo; na falta deste accôrdo, cada uma das partes contractantes dentro de 10 dias apresentará dois outros arbitros, e dentre os quatro a sorte designará o desempartador que resolverá a questão no prazo de tres dias.

Fica entendido que as questões previstas ou resolvidas em clausula deste contracto, como as de multas, rescisão e outras, não são comprehendidas na presente clausula.

XIX

O contractante obriga-se 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 em vigor e de accôrdo com as normas adoptadas na Estrada de Ferro Central do Brazil e com as empresas de navegação subvencionadas pelo Governo.

XX

São applicaveis á linha arrendada as disposições dos regulamentos em vigor para a policia e segurança, fiscalização e estatística das estradas de ferro, desde que não sejam contrarias ás presentes clausulas.

XXI

Só o carvão de pedra será permittido como combustivel da estrada.

XXII

Os lubrificantes, material de consumo da locomoção, livros impressos, material de telegrapho ou de construcção, combustivel ou utensilios em bom estado existentes no almoxarifado e depositos e entregues, mediante inventario, ao arrendatario serão a este debitados pelo custo e pagos no prazo de 90 dias. Havendo justo motivo para alteração de preço do custo desses verno e outra pelo arrendatario, as quaes previamente escolherão um desempatador por accôrdo ou pela sorte, na falta de accôrdo.

XXIII

Ficam marcados os seguintes prazos:

1.º De um anno, no maximo, contado da assignatura do contracto, para apresentação dos estudos definitivos e orçamento da linha ferrea de Massiambú, a ponto conveniente da estrada actual;

2.º De seis mezes, depois da approvação desses estudos, para o começo das obras correspondentes e de dous annos, no maximo, para a completa terminação das mesmas;

3.º Até dous annos depois da construcção da linha precedente e das obras provisórias do porto de Massiambú, para o começo das do prolongamento da estrada para Araranguá, devendo ficar terminadas no prazo de dous annos, contados do começo.

Paragrapho unico. O Governo entregará ao contractante os estudos que possui feitos administrativamente e que possam interessar á execução deste contracto, para serem utilizados na fórma do mesmo contracto.

XXIV

O contractante obriga-se a construir em Massiambú um porto provisório de madeira, com a extensão necessaria para o seu regular movimento, e a manter alli, por dragagem, uma profundidade minima de nove metros, com referencia á maré baixa média ao longo do cães e na largura necessaria para a facil ancoragem, manobras e atracação dos navios.

XXV

O contractante substituirá por um cães de pedra o de madeira indicado na clausula precedente, logo que a importancia e o movimento do porto attingam a um gráo capaz de remunerar o emprego do capital, para esse fim necessario.

Paragrapho unico. Si se verificar a conveniencia de crear alli 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.

XXVI

O contractante terá o direito de desapropriar, na fórmula das leis vigentes, os terrenos, predios e bemfeitorias indispensaveis para a construção das obras que fazem objecto deste contracto, referentes a estradas de ferro e ao porto de Massimambú e as respectivas dependencias, e no exercicio da faculdade a que se refere a clausula XXIX.

Terá, outrosim, durante o prazo do contracto, o usufructo dos terrenos de marinha, necesarios para esse mesmo fim e que ainda não estiverem occupados. De accôrdo com o Governo poderá o contractante arrendar ou vender os terrenos accrescidos que não forem necesarios para os fins deste contracto, nem tão pouco para abertura de ruas, praças, outros logradouros ou edificios federaes; o producto de taes arrendamentos ou vendas fará parte da renda bruta da empreza para os efeitos deste mesmo contracto.

XXVII

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.

XXVIII

O contractante terá a faculdade 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.

XXIX

Sendo consideradas obras federaes as do porto e estradas de ferro referidas neste contracto, o contractante gosará da isenção de impostos, na fórmula da legislação em vigor, de importação para todos os materiaes necesarios á execução destas obras, incluidos 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 das minas de carvão de pedra.

XXX

Para remuneração e amortização do capital empregado nas obras do porto e suas dependencias, pagamento das despesas de custeio e conservação respectivos e, bem assim, da fiscalização por parte do Governo, perceberá o contractante as taxas approvadas para os mesmos serviços do cães de Santos, em moeda nacional corrente (papel), a saber:

a) por dia e por metro linear de cães occupado por navio a vapor ou outro motor moderno, setecentos réis (700 réis)

pela atracação do navio. As embarcações de arqueação até duzentos e cinquenta (250) toneladas pagarão sómente cinquenta por cento (50 %) das ditas taxas ;

b) por dia e por metro linear de caés occupados por navios não a vapor ou outro motor moderno, quinhentos réis (500 réis) pela atracação do navio ;

c) por kilogramma de mercadorias embarcadas ou desembarcadas, 2,5 réis pela utilização do caés 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.

XXXI

Dentro do prazo de oito (8) mezes, contados da assignatura do contracto, o contractante submeterá á approvação do Governo o plano definitivo e o orçamento das obras a executar no porto de Massiambú, e serão considerados approvados si até noventa (90) dias depois de apresentados ao engenheiro-fiscal não houver o Governo proferido qualquer decisão sobre os mesmos.

XXXII

As obras do porto terão começo dentro de seis (6) mezes, contados da approvação dos respectivos planos e orçamentos, e deverão ficar concluidas até tres (3) annos depois da inauguração dos trabalhos.

XXXIII

Durante o prazo do contracto o contractante será obrigado 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 do cumprimento desta clausula, fazer executar por conta do contractante os trabalhos indispensaveis.

XXXIV

Os armazens construidos pelo contractante gosarão dos favores e vantagens concedidos por lei aos armazens alfandegados e entrepostos, podendo elle emitir titulos de garantia (*warrants*) das mercadorias depositadas, de accôrdo com os regulamentos que vigorarem.

XXXV

O contractante obriga-se a effectuar os serviços de capatazias e armazenagem da Alfandega, percebendo as taxas officiaes das Alfandegas da Republica e ficando sujeito aos regulamentos e instrucções do Ministerio da Fazenda.

XXXVI

O contractante deverá formar um fundo de amortização por meio de quotas deduzidas dos lucros liquidos da empresa e calculadas de modo a produzir no fim do prazo do contracto o capital correspondenté ás obras e material que houverem de reverter para o dominio da União, sem indemnização.

XXXVII

O contractante poderá fazer todos os serviços referentes a este contracto ou qualquer delles por preços inferiores aos das tarifas approvadas pelo Governo, mas de modo geral e sem excepção a favor ou contra quem quer que seja. Estas baixas

de preços far-se-hão effectivas com o consentimento do Governo e depois de publicadas por annuncios, affixados nos estabelecimentos dos contractantes e insertos nos jornaes.

Si o contractante fizer serviço por preços inferiores aos das tarifas approvadas, sem preencher todas estas condições, o Governo poderá mandar applicar as reduções feitas ás tarifas dos mesmos serviços e os preços assim reduzidos não poderão mais ser elevados.

XXXVIII

Serão embarcadas e desembarcadas gratuitamente nos estabelecimentos do contractante quaesquer sommas de dinheiro, quer pertencente á União, quer ao Estado de Santa Catharina, as malas dos Correios e bagagens dos passageiros civis e militares e respectivos petrechos bellicos, assim como os immigrants e as suas bagagens, correndo por conta do contractante o transporte destas ultimas de bordo para os vagões das vias ferreas que vierem ter ao cáes.

XXXIX

No caso de movimento de tropas federaes ou estadoaes, poderão estas utilizar-se dos cáes e mais estabelecimentos do contractante, para embarque ou desembarque, sem ficarem sujeitas ao pagamento de taxa alguma. Deve, outrossim, o contractante facilitar por todos os meios os serviços da União ou do Estado, dando-lhes preferencia para uso de seus apparelhos e do cáes, sendo esses serviços, todavia, indemnizados.

XL

O Governo Federal obriga-se a adquirir annualmente das minas de carvão exploradas pelo contractante, no minimo, as seguintes quantidades desse material, que lhe serão fornecidas em *briquettes*, cujas cinzas não excedam de 12 %, no primeiro anno, que começará a decorrer seis mezes depois de terminada a linha ferrea de Massiambú á estrada actual, 20.000 toneladas.

	Tonelagem
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

O preço, para o Governo, do carvão posto no porto de Massiambú será, por tonelada : 16\$ para o carvão natural, 20\$ para o carvão lavado e 24\$ para o carvão em *briquettes*. Estes preços regularão para os fornecimentos enquanto o cambio se mantiver entre 12 e 18 dinheiros por mil réis.

Si o cambio baixar de 12, o preço se elevará na proporção da baixa, e si subir além de 18, o preço será reduzido na proporção da alta do cambio. Para o carvão entregue em outros portos regularão os preços que ficam aqui estabelecidos, addicionados do frete, na razão de 15 réis por milha e por tonelada.

XLI

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.

XLII

Para a execução deste contracto poderá o contractante organizar empresa ou companhia, para a qual passarão todos os direitos e obrigações attribuidos ao mesmo contractante. A companhia terá domicilio legal na Republica ou representante com plenos e illimitados poderes para tratar e resolver definitivamente perante o Administrativo e o Judiciario brasileiros quaesquer questões que com ella se suscitarem no paiz, e podendo o dito representante ser demandado e receber citação inicial e outras em que por direito se exija citação pessoal.

XLIII

O fôro para todas as questões judiciaes entre o contractante e o Governo, quer seja aquelle autor ou réo, será o federal.

XLIV

Os casos omissos neste contracto serão regidos pela legislação civil e administrativa do Brazil, quer nas relações do contractante com o Governo, quer com os particulares.

XLV

O contractante fará no Thesouro Federal, antes da assignatura deste contracto, uma caução de 30:000\$ em moeda corrente ou apolices da divida interna federal, para garantia da fiel execução de todas as obrigações que assume por este contracto.

Parapho unico. Essa caução não responde pelas multas, despesas de fiscalização e outras que o Governo tenha de fazer por conta do contractante, e, uma vez desfalcada por effeito da applicação da disposição acima referida, será o contractante obrigado a integral-a dentro do prazo de quinze (15) dias.

XLVI

A entrega da Estrada de Ferro D. Thereza Christina ao contractante, na fórmula da clausula IV, será feita trinta (30) dias depois de approvados pelo Governo o plano e orçamento do ramal de Massiambú, nos termos da clausula XI.

XLVII

Vigorará para os effeitos deste contracto a tabella de preços approvada por portaria de 6 de junho de 1905, para a construção e conclusão das construcções da réde das estradas de ferro do Rio Grande do Sul, arrendadas á *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*.

XLVIII

O capital definitivo das obras descriptas na clausula XI se constituirá com as importancias annualmente reconhecidas como effectivamente empregadas e as provenientes de outras despesas feitas de accordo com este contracto, applicando-se ás quantidades de obras executadas os respectivos preços que figurarem nos orçamentos approvados pelo Governo.

Parapho unico. O Governo expedirá as convenientes instrucções para as medições de obras executadas e tomadas de contas.

XLIX

Ficará sem effeito o presente decreto si o contracto a que se refere deixar de ser assignado no prazo de trinta (30) dias, contados da respectiva publicação no *Diario Official*.

Rio de Janeiro, 18 de abril de 1906.— *Lauro Severiano Müller*.

DECRETO N. 6.488 — DE 23 DE MAIO DE 1907

Proroga o prazo de oito mezes, fixado na clausula XXXI do decreto n. 5.977, de 18 de abril de 1906, e respectivo contracto de 24 de setembro do mesmo anno, para apresentação do plano definitivo e orçamento das obras a executar no porto de Massiambú.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil decreta:

Artigo unico. Fica prorogado até o dia 25 de setembro do corrente anno o prazo de oito mezes, fixado na clausula XXXI do decreto n. 5.977, de 18 de abril de 1906, e respectivo contracto de 24 de setembro do mesmo anno, para apresentação do plano definitivo e orçamento das obras a executar no porto de Massiambú, devendo ser os ditos plano e orçamento conjunctamente apresentados com os da linha ferrea de Massyambú, a que se refere o n. 1 da clausula XXIII dos referidos decreto e contracto.

Rio de Janeiro, 23 de maio de 1907, 19º da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

DECRETO N. 6.804 — DE 2 DE JANEIRO DE 1908

Approva os estudos definitivos e respectivos orçamentos das obras do porto de Massiambú, e do ramal ferreo ligando o mesmo porto á Estrada de Ferro D. Thereza Christina.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, á vista do que requereu o arrendatario da Estrada de Ferro D. Thereza Christina, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os estudos definitivos e respectivos orçamentos das obras do porto de Massiambú, e do ramal ferreo ligando o mesmo porto á Estrada de Ferro D. Thereza Christina, no Estado de Santa Catharina, apresentados pelo arrendatario da referida estrada, na fórma e para os fins do contracto a que se referem os decretos ns. 5.977, de 18 de abril de 1906, e 6.488, de 23 de maio de 1907, e constantes dos documentos que com este baixam rubricados pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 2 de janeiro de 1908, 20º da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

DECRETO N. 7.452 — DE 1 DE JULHO DE 1909

Corrige as alterações com que foi publicada a lei n. 2.050, de 31 de dezembro de 1908.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, tendo em vista o officio dirigido ao Ministerio da Fazenda, pelo presidente da Camara dos Deputados, em 12 de maio proximo findo, sob n. 48:

Faço saber que a lei, fixando a despeza geral da Republica para o exercicio de 1909 e dando outras providencias, publicada pelo decreto n. 2.050, de 31 de dezembro ultimo, deve ser executada com as seguintes alterações:

.....
Art. 15, n. 10 — Acrescente-se: «... augmentada de 160:000\$, na consignação — *Portos e rios de Santa Catharina* — por terem sido mantidas as sub-consignações votadas pela lei n. 1.841, de 31 de dezembro de 1907 (art. 21, n. 10), a saber:

Porto de Santa Catharina

Pessoal administrativo.....	25:200\$000	
Idem jornaleiro.....	136:000\$000	161:200\$000

Material — O necessario para o serviço, inclusive o expediente.....		127:800\$000
---	--	--------------

Barra da Laguna

Pessoal.....	120:000\$000	
Material.....	80:000\$000	200:000\$000

Barra e porto de Itajahy

Pessoal.....	100:000\$000	
Material.....	100:000\$000	200:000\$000
		689:000\$000

LEI N. 2.224 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1909

(Fixa a despeza para 1910)

.....
Art. 17, verba 7^a — Obras federaes nos Estados — Augmentada de 16:000\$, de accôrdo com o decreto n. 7.452, de 1 de julho de 1909, fazendo-se a distribuição do seguinte modo:

Porto de Santa Catharina: Pessoal administrativo, 25:200\$, pessoal jornaleiro, 136:900\$; total: 161:200\$; material, 127:800\$000.

Barra da Laguna: Pessoal, 120:000\$; material, 80:000\$; total, 200:000\$000.

Barra e porto de Itajahy: Pessoal, 100:000\$; material, 100:000\$; total: 200:000\$000.

Estado do Rio Grande do Sul

Barra e Porto do Rio Grande do Sul

Sobre as condições do porto do Rio Grande e respectiva barra, os projectos até hoje apresentados para o seu melhoramento e trabalhos que se têm executado nesse intuito, nenhuma noticia melhor poderíamos dar do que a exposição de motivos feita ao Presidente da Republica pelo Sr. Dr. Lauro Severiano Müller, então ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, em justificação do decreto n. 5.979, de 18 de abril de 1906, que approvou as clausulas para o contracto com o engenheiro americano Elmer Lawrence Corthell, assignado em 12 de setembro do mesmo anno.

E' a seguinte a exposição de motivos:

Sr. Presidente da Republica — Sujeitando á vossa consideração o decreto referente ao importante melhoramento da barra do Rio Grande do Sul e estabelecimento do respectivo porto, tenho a honra de apresentar-vos, com a presente exposição, os motivos que justificam semelhante acto.

O porto do Rio Grande é o unico que existe no littoral sul do Brazil, situado a quasi meia distancia entre o Cabo de Santa Martha e Montevidéo.

Aberto em uma encosta arenosa de formação alluviana, baixa, sem pontos que possam servir de marcos á navegação, em uma região onde os ventos são variaveis e violentos e frequentes as tempestades, torna-se indispensavel que o accesso e transposição daquella barra sejam francos e seguros, em qualquer occasião e com qualquer tempo.

O Canal do Norte, que serve de escoadouro a quasi toda a bacia hydrographica do extremo sul do Estado do Rio Grande do Sul, tem um regimen e possança bastante poderosos para manter-se com grandes profundidades, offerecendo, na sua parte mais estreita, uma altura de 20^m de agua.

Não obstante, devido á constituição da costa e ás causas que a têm formado e, ainda mais, á circumstancia especialissima de ser aquella uma região sem o regimen regular de marés, em geral com amplitude insignificante, o delta oceanico daquelle poderoso canal avolumou-se e estendeu-se por vasta superficie, variando de situação e de relevo com bastante frequencia, sob a acção energica dos phenomenos meteorologicos, alli notavelmente violentos e inconstantes.

Resulta de taes circumstancias que a entrada desta barra só é possivel para navios de calado limitado e com a intervenção de um serviço de praticagem continuo, para indicar, a cada momento, a situação do inconstante canal maritimo.

O Estado do Rio Grande do Sul, pela amenidade de seu clima e uberdade de seu solo, está, sem duvida, talhado para auspicioso futuro, desde que a remuneração do trabalho possa

offerecer garantias e tornar-se incentivo para maior corrente immigratoria do braço europeu, que alli já tanto contribue para sua prosperidade.

A industria pastoril em nenhuma outra parte encontrará mais adequadas condições de topographia e hydrographia: a producção dos cereaes e forragens, a cultura da vinha, de fructos e todas as lavouras dos climas temperados alli podem prosperar e só por si representar uma immensa riqueza.

Todo este desenvolvimento, porém, está essencialmente ligado ao problema da barra, onde a natureza collocou um poderoso obice que ao nosso patriotismo compete remover.

Aquella parte do Brazil acha-se quasi sitiada no meio da sua riqueza: pouco vale relativamente produzir além das necessidades do consumo proprio; as difficuldades da exportação e a elevação de fretes dellas consequente, consomem os lucros que deveriam caber ao productor.

Assim, sem dispor de uma franca sahida pelo mar, parte daquelle Estado encontra naturalmente mais facilidades commerciaes com as Republicas visinhas do que com o proprio Brazil e procura supprir-se pelas fronteiras do Uruguay e Republica Argentina, com serio prejuizo para as rendas da União, por ser impraticavel rigorosa vigilancia que impeça em absoluto o contrabando.

O quadro aqui ligeiramente esboçado é de longa data bem conhecido dos poderes publicos, que, directamente, lhe reconheceram o sombrio dolorido por occasião das nossas guerras, que se prolongaram mais do que seria necessario e nos custaram mais pesados sacrificios de sangue e capitaes, pelas duras difficuldades nas nossas relações com o extremo sul.

As exigencias do commercio e da politica nacional de ha muito reclamam providencias sobre o melhoramento da barra daquelle Estado, e já em 1855 encarregava o Governo ao tenente-coronel Ricardo José Gomes Jardim, e, em 1861, aos engenheiros Neate e Gabaglia de procederem aos necessarios estudos para a organização de um projecto.

Mais tarde, em 1875, era igualmente contractado o projecto engenheiro Sir John Hawkshaw para, entre outros, examinar o problema do Rio Grande, estudando tambem a possibilidade do estabelecimento de um porto nas «Torres», então mal lembrado com uma solução substitutiva á do Canal do Norte.

Estas providencias, instigadas pelas difficuldades e exigencias sempre crescentes do commercio, que cada dia se via mais aniquilado pela falta de relações maritimas, não produziram resultados, por falta de confiança em projectos que não se baseavam em estudos methodicos e completos.

Finalmente, em 1881, a situação tornou-se verdadeiramente calamitosa.

A barra se obstruira por fórmula tal, que só navios de dous metros de calado, no maximo, poderiam transpor-a e isto mesmo após dias de espera, ancorados ou bordejando fóra da barra, sujeitos aos perigos e contingencias das bruscas variações de tempo e temerosos cataclysmos, de que, como doloroso exemplo foi victima o *Rio Apa*, que desapareceu por completo com toda a sua tripulação e grande numero de passageiros, depois de ter estado, por longas horas, em frente da barra, sem poder investil-a!

Em principio de 1882 era encarregado o engenheiro norte-americano W. Milnor Roberts de emittir sua valiosa opinião sobre o grande problema; mas, infelizmente, este projecto profissional, que tão grandes serviços prestou ao Brazil, aqui falleceu antes de ter podido examinar pessoalmente as condições da barra.

Neste mesmo anno, sob a premencia da desoladora situação do commercio rio-grandense, que se via então forçado a servir-se, quasi que exclusivamente, do porto de Montevidéu, dando logar ao mais desabrido contrabando, delibrou o Governo com-

missionar o capitão de mar e guerra Basilio Antonio de Siqueira Barbedo para tentar abrir aquella barra por meio da dynamite!

Por essa mesma época occuparam-se com a solução do problema diversos profissionaes e, notoriamente, os engenheiros brasileiros Henrique Hargreaves e Alfredo Lisboa, precedidos em 1880 pelo engenheiro francez Carlos Fray, a convite do industrial rio-grandense Joaquim de Carvalho Bastos, que empenhava nesta questão os seus maiores esforços e grande iniciativa.

Todos estes trabalhos, porém, tornaram-se estereis porque lhes faltava a base de estudos methodicos e systematicos, que gerassem confiança no acerto de solução definitiva e de onde se originava o notorio desencontro de opiniões.

Em face do antagonismo dos projectos, até então apresentados, o Senador conselheiro Henrique de Avila, então ministro da Agricultura, resolveu nomear uma commissão regular para o estudo completo do problema e a organização de um projecto definitivo, confiando a sua direcção, por decreto de 13 de janeiro de 1883, ao notavel engenheiro Honorio Bicalho, naquella época director geral da Secretaria de Obras Publicas daquelle Ministerio, o qual teve a fortuna de se ver cercado de um grupo de esforçados auxiliares, entre os quaes se destacavam os engenheiros Domingos Sergio de Saboia e Silva e Ernesto de Otero.

Foi aquella data que fixou o luminoso marco que tem servido de orientação segura para a resolução do problema.

Já a 15 de outubro do mesmo anno apresentava o chefe da commissão ao Sr. conselheiro Affonso Penna, então ministro da Agricultura, o relatorio minucioso dos importantissimos trabalhos de estudo a que procedera, acompanhado de um projecto para o melhoramento da barra e respectivo orçamento.

Não obstante a sua reconhecida competencia, não quiz aquelle profissional assumir sosinho a responsabilidade tecnica pela realização de um empreendimento de tal magnitude e aconselhou ao Governo que, sobre o seu projecto, fosse ouvido algum engenheiro europeu ou norte-americano, de indiscutivel competencia na especialidade, indicando os nomes do engenheiro Caland, chefe das obras hydraulicas da Hollanda, e o engenheiro capitão Eads, que, com tão proficiente acerto, levava a cabo as obras de melhoramento da barra do Mississipi.

Adoptando este alvitre e a convite do Governo, veio ao Brazil o primeiro indicado, que, depois de ter examinado todos os estudos e elementos systematicamente coordenados e reconhecido as condições da barra por demorada inspecção pessoal, apresentou seu relatorio em 15 de novembro de 1885, declarando que o projecto de H. Bicalho era o unico scientificamente estudado e baseado em principios válidos, propondo, porém, uma modificação no traçado dos molhes, com intuito economico.

Realmente nos dous annos decorridos, entre a terminação dos estudos e a visita do engenheiro Caland, os bancos haviam soffrido extraordinarios movimentos e deslocções taes, que aconselhavam as modificações indicadas por este notavel profissional, que mantinha, no emtanto, os mesmos principios e modo de construcção das obras indicadas pela commissão brasileira.

Entre os dous projectos não ha divergencia nos principios technicos em que ambos se basearam; apenas os traçados dos molhes em cada um delles estavam mais de accordo com a situação accidental dos bancos, por occasião do estudo de seus autores, sendo certo que, qualquer que seja a feição adoptada, terá provavelmente de soffrer alterações eventuaes, á proporção que o desenvolvimento dos molhes e o seu effeito reconhecido as for aconselhando no decurso da construcção.

Apezar de tão lisonjeiro julgamento, que veio afastar qualquer indecisão sobre a efficacia do projectado melhoramento,

dous annos se escoaram sem que fosse resolvida a sua realização até que em 1887, o Governo, de accordo com o parographo unico do art. 7º da lei n. 3.314, de 16 de outubro de 1886, decidiu-se a chamar concorrência publica para execução do projecto Bicalho-Caland.

Não se tendo apresentado propostas acceitaveis, foi renovada a mencionada autorização no § 2º do art. 7º da lei n. 3.349, de 20 de outubro de 1887, e propagada a concorrência por mais cinco mezes.

Das propostas apresentadas em 1888, a que melhores condições offerencia era a de uma sociedade franceza, embora, em muitos pontos, se afastasse dos termos do edital da concorrência.

Por essa occasião o engenheiro Lewis Haupt apresentou ao Governo um projecto de sua lavra para o melhoramento da barra, baseando-se, porém, em uma theoria de sua criação, até então ainda não posta em pratica em porto algum.

Em 1889, proclamada a Republica, o Governo Provisorio prestou immediata attenção a este empheendimento, verdadeiramente nacional por mais de um motivo, e pelo decreto n. 160, de 15 de janeiro de 1890, sendo então ministro da Industria o engenheiro Demetrio Ribeiro, foi autorizada a execução das obras de melhoramento daquella barra, pelo projecto estabelecido, e determinada a abertura dos creditos precisos.

A 13 de outubro desse anno, sendo ministro da Industria o general F. Glycerio, foi celebrado contracto com a sociedade franceza, acima referida, a qual em janeiro de 1891 fazia a inauguração das obras.

Os abalos e commoções sociaes por que passava naquella época a familia brazileira parecem ter intimidado ou actuado de modo ameaçador sobre o espirito da sociedade contractante, de sorte que, em vez de iniciar, de facto, as obras e dar-lhes o necessario andamento, procurou crear difficuldades e delongas, exigindo a principio modificações inadmissiveis no seu contracto e, depois, aproveitando-se deste, para pedir fortes indemnizações, com o pretexto da guerra civil.

Entre aquellas modificações salientava-se a que se referia aos pagamentos que a sociedade pretendia deverem ser em ouro ao cambio do dia.

Submettida a questão a arbitramento, na fórma do contracto, serviram de arbitros os Drs. Annibal Falcão e Ferreira Vianna, funcionando este por parte da sociedade.

Não havendo accordo entre elles, o arbitro desempatador, Dr. Alberto Torres, por um laudo notavel, contrariando a pretensão da contractante, poz termo ás delongas de que ella se utilizava, e não se subordinando a sociedade ás obrigações que assumira, teve o seu contracto rescindido, por acto de 23 de outubro de 1893.

Uma outra questão, por ella levantada no terreno tecnico, referia-se a modificações no projecto Bicalho-Caland, no intuito de tornar a sua realização mais facil e mais lucrativa para a empreza contractante, augmentando, porém, os onus do Governo.

Para resolver este objecto, o Ministro reuniu em conferencia, no dia 2 de outubro de 1894, os engenheiros E. Sawyer, director tecnico da sociedade, e o notavel profissional Waldorp, seu engenheiro consultor, e, ouvindo as opiniões por elles verbalmente emittidas, resolveu manter o projecto primitivo, apenas com as alterações propostas pela propria commissão do Governo, no sentido de tornar ambos os molhes rectilineos, com alinhamentos menos divergentes, e, bem assim, restringir os colchões de fachina a uma so camada, reforçando a estacada de madeira, para permittir que a sua plataforma fosse elevada a 4m,20 acima das aguas baixas.

Finalmente, em 1894, ficou a commissão encarregada de executar administrativamente as obras, de conformidade com as verbas, que fossem annualmente votadas, devendo adeantar

sobretudo o revestimento das margens do Canal do Norte, para fixação do seu *thalweg*, por ser este o accessorio preliminar e indispensavel para a efficacia do projecto e não sobra-rem recursos para a realização simultanea de outros trabalhos.

Em 1898 foi começada a construção do molhe de léste com muito pouco progresso, porquanto as verbas votadas nas leis annuaes continuavam a ser insufficientes, mesmo para as installações em mar e terra indispensaveis ao andamento regular.

Até o anno findo, o molhe, que deve ter cêrca de 4.500 metros de extensão total, achava-se apenas com 950 metros construidos.

E' claro que, com semelhante processo, a conclusão de um melhoramento de tão vital interesse nacional seria protelada.

Tal é, entretanto, a situação actual de um emprehendi-mento que energeticamente reclama dos poderes publicos pro-videncias promptas e immediatas, as quaes já foram lembradas ao Congresso na Mensagem Presidencial de 1904.

Como um dos beneficos resultados do comparecimento do Brazil no certamen industrial de S. Luiz, um grupo de fortes capitalistas e industriaes da America do Norte, animado pelos esclarecimentos fornecidos pelo Sr. capitão de fragata José Carlos de Carvalho, um dos nossos commissarios naquella expo-sição, resolveu visitar este paiz e examinar pessoalmente suas condições de riqueza, que, naquella exposição, se desvendaram com verdadeira surpresa para os estrangeiros.

Deste grupo fazia parte o distincto engenheiro Dr. E. L. Corthell, que, como ajudante do capitão Eads, trabalhou no melhoramento da barra do Mississipi, onde conseguiu distin-guir-se e grangear grande nomeada, como especialista desse genero de trabalhos, conceito este que mais se firmou com as obras do Tampico, por elle projectadas e levadas a effeito com grande successo.

Esta visita, que se estendeu desde o Pará até ao extremo sul do Brazil, permittiu a esse illustre profissional verificar não só os poderosos elementos de prosperidade e riqueza de que dispõe o Estado do Rio Grande do Sul, como tambem a causa que impede o seu desenvolvimento e progresso industrial.

Assim, depois de ter examinado a barra do Canal do Norte e o valiosissimo repertorio de plantas, observações, dados e mais estudos, methodicamente colligidos e registrados, durante cerca de 20 annos de trabalhos, pela Comissão de Melhora-mentos daquella barra, resolveu propôr ao Governo a organi-zação de uma empresa que tomasse a seu cargo:

1º, a abertura, naquella barra, de um canal maritimo com 10^m de profundidade nas aguas baixas, e conserval-o nestas condições durante o prazo de 20 annos;

2º, o estabelecimento de um porto aperfeiçoado na cidade do Rio Grande e a sua exploração industrial pelo prazo de 70 annos.

Este ultimo objecto será realizado com capitaes ameri- canos em sociedade industrial, que terá como fonte de renda, para remuneração e amortização dos capitaes empregados, os recursos e favores estabelecidos pela legislação em vigor, refe- rente ao serviço de portos.

O primeiro emprehendimento, porém, a abertura da barra do Canal do Norte, terá de ser feito por conta do Governo mediante um preço em globo previamente determinado e que será pago, segundo exige e foi acceto parcelladamente, á me- dida que se for reconhecendo a efficacia das obras de melho- ramento e obtidas, no canal maritimo, alturas de agua, cres- centes até 10 metros, á proporção que se for desenvolvendo a construção dos molhes, e como effeito exclusivamente destes.

O projecto, para este fim apresentado pelo Sr. Dr. Corthell, consiste em dous molhes que, partindo do littoral, com ali-

nhamentos e ergentes, seguem depois parallelamente até á curva de proximamente nove metros de profundidade, em aguas baixas, na direcção do eixo do Canal do Norte, ao desembocar no Oceano.

A largura entre eixos, na parte de alinhamentos parallellos, é de 850 metros.

O systema de construcção será o commummente empregado em obras desta especie, revestindo-se do fundo do mar com colchões de fachina, sobre os quaes será lançado o empedramento de grandes pedras que constitue o molhe, cujos taludes e cabeços serão protegidos com pesados blocos de concreto, onde forem necessarios.

Faz tambem parte do plano a indispensavel fixação do thalweg do Canal do Norte, por meio de revestimento de suas margens com fachina e bem assim o plantio do «Tamarix» nas dunas do littoral oceanico, para impedir o movimento das areias, sob a acção dos ventos.

Quer para este trabalho, quer para o estabelecimento do porto da cidade do Rio Grande, terão de ser fixados pelo Governo, de accordo com o proponente, os orçamentos das obras e as condições da concessão e contractos, de conformidade com as autorizações legislativas.

Pelo lado technico, não se póde ter qualquer duvida sobre o bom exito do projecto apresentado pelo Sr. Dr. Corthell, para abertura da barra, porquanto é elle apenas uma outra feição do projecto brasileiro, que já mereceu a completa adhesão de profissionaes notaveis e autoridades nesta especie de trabalhos como os engenheiros P. Caland e T. Waldorp.

Ambos estes projectos baseam-se nos mesmos principios scientificos, já sancionados pela pratica em grande numero de applicações felizes, principalmente na Europa, e nos Estados Unidos da America do Norte.

E' possivel que, fazendo as obras administrativamente, alguma economia se pudesse conseguir na realização desse melhoramento, pelo menos da parte que representa o lucro a que tem, sem duvida, direito a empresa constructora.

Entretanto, a prudencia e o attento estudo desta questão parecem aconselhar, como mais acertado, um outro alvitre.

De facto, obras desta natureza estão sujeitas, como é bem sabido, a eventualidades taes que não permitem absoluta confiança em orçamentos, sinão com porcentagem de inaceitavel exaggero.

A acção demolidora do mar, que póde, durante a construcção, arruinar em momentos o trabalho de longos dias, os accidentes de varias especies e as despezas imprevistas, podem attingir valores muito importantes.

Sem duvida, a empresa que se proponha a realizar a obra por meio de uma empreitada em globo, tambem levará em conta estas circumstancias, mas admittindo-se, em seus orçamentos, uma porcentagem razoavel para occorrer ás eventualidades ordinarias nos trabalhos deste genero, conseguir-se-ha fixar um maximo para as despezas do Estado, o qual não poderá ser excedido, correndo por conta da mesma empresa as despezas extraordinarias que não tenham podido ser previstas, mas que, no emtanto, são sempre possiveis.

Si, conjunctamente com esta medida, se conseguir que essa mesma empresa assuma inteira responsabilidade pelo bom exito do melhoramento e só tenha direito a pagamentos depois de verificados os efeitos da obra realizada, ficará fixado e desde logo conhecido o encargo geral, que tem de ser supportado pelo Governo, e removido o perigo das surpresas de acrescimos, que poderiam, de outro modo, apresentar-se em circumstancias que acarretassem sérias difficuldades para serem satisfeitas.

Por outro lado: nas obras hydraulicas desta especie a rapidez da construcção é questão de maior relevancia. A luta que ellas, ainda não consolidadas, tem de travar, desde logo,

com o mar, a continuidade e a violencia com que as aguas actuam sobretudo nos cabeços ou extremidades dos molhes que, no periodo da construcção, representam os pontos fracos, causam sempre prejuizos que podem tomar grandes proporções, si o ponto atacado permanecer estacionario algum tempo, exposto á acção destruidora.

E', portanto, indispensavel que taes obras sejam executadas com o maximo impulso e actividade possiveis, daqui decorrendo, parallelamente, a necessidade de promptos e fartos recursos pecuniarios para custear-as em qualquer momento na proporção necessaria.

O processo até hoje seguido e de que, em outra parte, já foi feito menção, não póde de fórma alguma ser mantido, pois d'elle resulta um notavel acrescimo de trabalho perdido, o adiamento por longos annos da conclusão do melhoramento e um augmento inadmissivel para o seu custeio.

Não é com a sujeição das verbas, relativamente pequenas, votadas nas leis annuas, restringindo o andamento das obras e expondo-as a tão poderosas causas de destruição, que se poderá levar a bom termo um empreendimento de tal magnitude.

Para executal-as por administração seria, pois, preciso que o Governo tratasse de procurar nos mercados estrangeiros os recursos necessarios, por meio de um emprestimo, cujo selviço começaria desde logo a pesar sobre o Thesouro em sua totalidade.

Sem duvida a situação actual do nosso credito não impediria esta operação em condições accetaveis, mas parece mais acertado não recorrer a semelhante medida desde que um outro alvitre mais conveniente e vantajoso póde ser adoptado.

Com effeito, o accôrdo a que o Governo chegou com o Sr. Corthell é preferivel não só sob o ponto de vista financeiro como pela confiança que deve merecer, com effeito, a responsabilidade profissional desse notavel engenheiro.

Os pagamentos, que serão feitos parcelladamente no decurso de seis annos, prazo pedido para a construcção das obras, representarão outros tantos emprestimos ao par com tomadores certos, sem as eventualidades de lançamentos.

Ao lado desta vantagem, outra de grande valia é que os encargos de taes emprestimos só começarão a pesar sobre o Thesouro na proporção de sua utilização para pagamento de obras sobre cuja efficacia não póde já então haver mais duvida alguma.

Assim ao onus assumido corresponderá immediatamente um beneficio reproductivo que poderá desde logo fazer folgadamente face aos encargos que acarretou.

O capital necessario para as obras de melhoramento da barra do Rio Grande com 10 metros de profundidade nas aguas baixas é, no maximo, de 28.000:000\$, ao cambio de 16 d. por 1\$000.

Admittindo o juro de 5 % e para amortização de 1 1/2%, o que corresponde a um prazo de cerca de 30 1/2 annos, este empreendimento custará annualmente ao Governo, em papel, ao dito cambio :

Juros de 5 %	1.400:000\$000
Amortização 1 1/2.....	420:000\$000
Total.....	1.820:000\$000

Vejamos de onde podem provir recursos para fazerem face a este encargo.

Desde o tempo do Imperio este problema merecia a attenção dos Poderes Publicos, e em nossa legislação já existem disposições que convem reviver, adaptando-as ás condições da actualidade e ao regimen que for julgado melhor para a realização do grande empreendimento.

Posteriormente por esforços da representação do Estado do Rio Grande o Congresso Nacional na lei da receita de 1899 deu ao Governo a seguinte autorização que ainda está em vigor:

« Cobrar dos navios que se utilizarem dos portos em que forem executadas á custa da União obras tendentes ao melhoramento das respectivas entradas e ancoradouros a taxa de um a cinco réis por kilogramma de mercadoria que fôr por elles carregada ou descarregada, segundo o seu valor, destino ou procedencia.

O producto desta taxa, que será tambem proporcionada ás necessidades do serviço, constituirá para cada porto um fundo especial, destinado exclusivamente ao respectivo melhoramento.

Paragrapho unico. Para acelerar a execução das obras referidas, poderá o Governo aceitar donativos ou mesmo auxilios a titulo oneroso offerecidos pelos Estados, municipios, ou associações interessadas no melhoramento, comtanto que os encargos resultantes de taes auxilios não excedam ao producto da taxa indicada.

Por esta disposição ficou o Governo autorizado, não só a cobrar taxas, quer pela importação, quer pela exportação, como tambem a organizar uma tabella para esse imposto, tendo por limite, maximo e minimo, um a cinco réis por kilogramma de mercadoria, e graduado pelo valor da mesma mercadoria, seu destino e procedencia.

Ora, esta gradação já se acha feita e com a importantissima circumstancia de o ter sido, de accôrdo com o principal interessado, o commercio daquella Estado.

Com effeito, quando em 1886 a questão deste melhoramento assumiu o character de um problema nacional da mais urgente solução, os Poderes Publicos curaram dos meios e recursos para a sua immediata realização.

Por essa occasião, o plano economico e financeiro desse empreendimento foi estudado e largamente discutido, quer no Parlamento, quer pelo Executivo, consultando os interessados.

O commercio e a imprensa do Rio Grande tomaram parte com grande interesse no debate, salientando-se a Associação Commercial da cidade do Rio Grande, que, por memorias aos representantes daquella então Provincia, mensagens ao Governo e ao Parlamento, como consta de seu relatorio de 1889, traduziu as aspirações e os desejos daquella fracção da familia brasileira.

São dignos de louvor o zelo, a dedicacão e os grandes esforços empregados por aquella distincta associação, que reuniu os precisos dados estatisticos, grande cópia de informações e todos os elementos para o calculo e estabelecimento de taxas que, sem onerar em excesso o commercio, bastassem para o serviço de juros e amortização do capital necessario á realização de um melhoramento de que estava dependendo a vida do commercio, da lavoura e das industrias daquella região.

Foi, de accôrdo com esse trabalho, que a lei n. 3.314, de 16 de outubro de 1886, no art. 7º, paragrapho unico, autorizou a construcção das obras da barra, estabelecendo as taxas para o serviço do capital empregado.

Na redacção final, porém, desta lei, foi commettido um equivoco, de que resultava uma duplicata de taxas.

Por essa razão, no anno seguinte, foi renovada a autorização pelo art. 7º, § 2º, da lei n. 3.349, de 20 de outubro de 1887, corrigindo-se aquelle equivoco, devendo essa autorização ser interpretada nos termos seguintes: « Fica o Governo autorizado a contractar com alguma empreza, precedendo concorrência publica, a construcção das obras de melhoramento da barra do Rio Grande do Sul, de conformidade com os estudos e planos do engenheiro Honorio Bicalho modificado pelo engenheiro P. Caland.

1.º Ao contracto que celebrar o Governo com a empresa que para tal fim se venha a organizar, serão applicadas as disposições do decreto n. 1.746, de 13 de outubro de 1869.

2.º Para o pagamento dos juros, á razão de 6 % annualmente, e amortização do capital empregado nas referidas obras, fica o Governo autorizado a cobrar as taxas seguintes:

Sobre o movimento commercial com o exterior, directo, em transito ou por cabotagem; em navio de vela 1\$680 por tonelada de peso de carga e 1,44 % sobre o valor official das mercadorias; em vapor 2\$520 por tonelada de peso de carga e 2,16 % sobre o valor official das mercadorias.

Sobre o movimento commercial inter-provincial: — em navio de vela 1\$120 por tonelada de peso de carga, e 0,96 % sobre o valor official das mercadorias; em vapor 1\$680 por tonelada de peso de carga e 1,44 % sobre o valor official das mercadorias.

3.º Fica o Governo autorizado a cobrar, desde que tenham começo as obras definitivas, uma parte dessas taxas, para attender ao pagamento dos juros do capital que fôr sendo empregado annualmente na execução das mesmas obras, e as despezas de administração ou de fiscalização, augmentando-se gradativamente a importancia das mesmas taxas até o referido maximo.

4.º Logo que seja amortizado o capital empregado, a cobrança das taxas será reduzida á quantia strictamente necessaria para a conservação das obras.

O Governo poderá estabelecer em favor das empresas que se organizarem para melhoramento dos portos do Imperio, além das vantagens a que se refere a lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869, uma taxa nunca maior de 2 % em referencia ao valor da importação, e de 1 % do da exportação de cada um dos ditos portos. As taxas destinadas áquelle serviço serão arrecadadas directamente pelo Estado e calculadas de maneira que não excedam o necessario para o juro correspondente ao capital das empresas, á razão de 6 % ao anno, e para respectiva amortização no maximo prazo de 40 annos. Si o Governo julgar mais conveniente effectuar os referidos melhoramentos por conta do Estado, poderá applicar o producto das mencionadas taxas ás obrigações que neste sentido contrahir.»

Vejamos quanto poderá produzir a applicação destas taxas.

O movimento de importação do Estado, calculado pela Repartição de Estatística Commercial, tomando por base o valor das facturas consulares, foi o seguinte no ultimo triennio:

IMPORTAÇÃO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Portos e pontos do Estado	Mil réis papel		
	1902	1903	1904
Rio Grande do Sul.....	16:623\$158	15:146\$829	15:917\$539
Pelotas	2:335\$389	3:652\$367	3:582\$194
Porto Alegre.....	8:654\$423	11:424\$491	12:926\$425
Jaguarão	238\$909	551\$075	12\$337
Uruguayana	1:426\$049	1:297\$817	1:838\$137
Itaqui	21\$766	53\$948	90\$209
S. Borja.....	26\$111	45\$409	64\$539
Diversos	1:453\$263	2:520\$319	1:257\$412
Total.....	30:779\$068	34:692\$255	35:688\$792
Média do cambio de 1902.....	11 55|64 £ = 20\$344		
» » » » 1903.....	11 61|64 £ = 20\$078		
» » » » 1904.....	12 1|8 £ = 19\$794		

Serviço de Estatística Commercial. — *Alvaro de Souza Neves*, director interino.

Póde-se, portanto, admittir que o valor total da importação do Estado é, no minimo e para o cambio de 11 63/64, de 33.720:038\$000.

Para determinar com exactidão a tonelagem de mercadorias correspondente a este valor e, bem assim, a quantidade transportada por navios a vapor e á vela, faltam-nos os precisos dados de estatística; podemos, porém, fazer a avaliação por uma estimativa que não ficará muito longe da realidade.

Pelos mappas da Repartição de Estatística Commercial se reconhece que, no ultimo triennio, o numero de navios e a respectiva tonelagem de registro, entrados no porto da cidade do Rio Grande, foi o seguinte:

ou em média por anno:

Navegação a vapor.....	257.815
Idem á vela.....	25.012
Total.....	282.827

Além dos navios que vão ao porto da cidade do Rio Grande, directamente ou em transito, ha outros que, sem fazerem esta escala, vão a Porto Alegre e Pelotas com carvão, sal e outras mercadorias.

Não levaremos em conta a tonelagem destes nem o da importação pelas fronteiras.

Igualmente, si por um lado a tonelagem do registro, que é a considerada nos mappas da Estatística Commercial, é inferior á tonelagem de carga, por outro lado, os navios que atravessam a barra, sobretudo os vapores, não levam a carga completa.

Portanto, suppondo que estas differenças para mais e para menos se equilibram, podemos admittir, sem nos afastarmos demasiado da realidade, que a tonelagem média de registro que acabamos de deduzir representa a tonelagem da importação.

Dos algarismos acima se verifica tambem que a relação da importação á vela e a vapor é respectivamente de 9 % e 91 % da importação total.

Com estes elementos, podemos orçar qual seria com o movimento actual da importação do Estado o producto da renda com as taxas determinadas na lei n. 3.349, de 20 de outubro de 1887:

Taxas pelo peso:

a vapor — 257.815 × 2\$520.....	649:693\$800
á vela — 25.012 × 1\$680.....	42:060\$150

Taxas *ad valorem*:

a vapor — 33.720:038\$ × 91 % × 2,16 %....	662:801\$054
á vela — 33.720:038\$ × 9 % × 1,34 %.....	43:701\$163

Total..... 1.398:216\$177

Tal seria a renda annual *minima* a recolher-se pelo serviço da barra: a esta *renda directa* se terá de apontar uma outra de muito maior importancia como adeante mostraremos.

Antes disto, porém, devemos observar que, para verificar si este emprehendimento vem trazer novos encargos aos cofres publicos, devemos levar em conta não só a renda propria que se terá de arrecadar, como tambem as despezas que o Governó actualmente faz e deixará de fazer depois da realização do melhoramento.

Com effeito, ha muitos annos se dispendem avultadas sommas annualmente com aquella barra.

Deixando de lado as despezas da praticagem, que correm por conta de outro Ministerio e que não poderão ser suppri-

midas de todo, só pelo Ministerio das Obras Publicas alli se tem gasto no ultimo decennio as sommas seguintes:

Anno de 1895.....	801:200\$000
» » 1896.....	801:200\$000
» » 1897.....	1.000:000\$000
» » 1898.....	562:985\$000
» » 1899.....	548:725\$000
» » 1900.....	534:712\$000
» » 1901.....	787:242\$000
» » 1902.....	787:242\$000
» » 1903.....	787:242\$000
» » 1904.....	500:240\$000
Somma.....	<u>7.110:788\$000</u>

ou média por anno..... 711:079\$000

Portanto, para o cotejo dos encargos, teremos:

Renda a recolher.....	1.398:216\$000
Despeza que já se faz.....	711:079\$000

Somma..... 2.109:295\$000

que, comparada com a verba de.... 2.820:000\$000

para o serviço de juros e amortizações do capital empregado nas obras, mostra que estas não acarretavam qualquer augmento de encargos para o Thesouro Federal.

Agora, para mostrar que semelhante empreendimento de verdadeiro interesse nacional, em vez de trazer novos encargos para o erario, pelo contrario, augmenta as rendas publicas, ao mesmo tempo que promove a riqueza e prosperidade daquella região, vamos examinar o que resultou para as Alfandegas de Santos e de Manãos, do aperfeiçoamento dos serviços dos respectivos portos:

Em Santos, antes da inauguração dos novos caés, a Alfandega arrecadou de direitos de importação:

No anno de 1888.....	7.387:998\$000
» » » 1889.....	8.656:516\$000
» » » 1890.....	9.371:572\$000
» » » 1891.....	11.755:641\$000
Somma.....	<u>37.171:727\$000</u>

Arrecadação média..... 9.292:932\$000

Inaugurados os serviços do caés, em 1 de fevereiro de 1892, a Alfandega passou a recolher:

Em 1892.....	22.079:105\$000
Em 1893.....	25.152:582\$000
Em 1894.....	24.298:681\$000
Em 1895.....	38.995:299\$000
Somma.....	<u>110.525:667\$000</u>

Arrecadação média por anno 27.628:917\$000

Da mesma fórma em Manáos, antes do serviço do novo cães, a Alfandega recolhia:

Em 1900.....	7.543:396\$000
Em 1901.....	5.543:710\$000
Em 1902.....	6.508:456\$000
Em 1903 até 30 de abril....	2.601:284\$000

Somma..... 22.196:546\$000

Arrecadação média por anno " 6.635:559\$000

Depois de installados, em 1 de maio, os serviços dos cães, essa arrecadação passou a:

Em 1903, de 1 de maio a 31 de dezembro.....	6.368:862\$000
Em 1904.....	10.422:451\$000

Somma..... 16.791:313\$000

Arrecadação média por anno 10.115:243\$000

Isto é, depois de inaugurados os serviços das empresas de melhoramentos dos respectivos portos, a Alfandega de Santos passou a arrecadar quasi o triplo do que anteriormente recolhia e a Alfandega de Manáos mais 57 % do que recebia antes do aparelhamento do porto.

Ora, não tendo havido circumstancias especiaes que motivassem semelhantes accrescimos, pois que as tonelagens não manifestaram augmentos correspondentes nos dous periodos, só se póde explicar o phenomeno pela mais rigorosa applicação das tarifas aduaneiras, que passou a ser fiscalizada tambem pelas empresas cujos interesses e rendas estão na dependencia das mesmas tarifas, para alguma das suas taxas.

Este mesmo facto, portanto, dar-se-ha tambem para o porto do Rio Grande, que naturalmente se aparelhará com os aperfeiçoamentos modernos, sendo seus serviços entregues á industria particular, que contribuirá para melhor fiscalização aduaneira.

As rendas dos impostos de importação pelas Alfandegas do Rio Grande e de Porto Alegre, somnadas, teem produzido, no ultimo quatriennio apurado, o seguinte:

	Ouro	Papel
Anno de 1901...	2.094:204\$	10.515:555\$
» » 1902...	2.758:058\$	13.145:186\$
» » 1903...	2.842:326\$	14.611:847\$
» » 1904...	3.139:760\$	16.161:579\$
	<hr/>	<hr/>
Somma...	10.834:345\$	54.434:167\$
	<hr/>	<hr/>
Médias	2.708:586\$	13.608:542\$

Admittindo que o accrescimento, devido a melhor applicação das tarifas, não dá o mesmo resultado obtido em Santos, mas sómente o que se conseguiu em Manáos, teremos, sem augmento no volume da importação, um augmento annual para as rendas publicas approximadamente de 1.350:000\$, ouro, 7.000:000\$, papel.

A este importante accrescimento de renda se deve ainda juntar o augmento, tanto ou mais avultado, proveniente do natural desenvolvimento do commercio, da lavoura e da industria, que, sem duvida alguma, se verificará com a abertura e franca navegação daquella barra, por navios de maior calado.

Realizando-se as obras por empreitada e estabelecendo-se no respectivo contracto que os pagamentos só serão feitos gra-

dativamente, á proporção que forem sendo verificadas no Canal Maritimo profundidades crescentes de aguas de seis metros para cima, os encargos para o Governo começarão na mesma occasião em que se tornar possivel um incremento de rendas pelas facilidades crescentes da navegação.

Portanto, mesmo no periodo da construcção não terá o Thesouro de ficar mais sobrecarregado do que o é hoje com aquella barra, porquanto para os juros das primeiras prestações bastará o que o Governo alli emprega annualmente.

Em resumo:

O melhoramento da barra do Rio Grande do Sul não virá trazer para o Thesouro encargos superiores aos que tem actualmente; pelo contrario, ao mesmo tempo que promove a prosperidade e a riqueza do extremo sul do Brazil, fará entrar annualmente para os cofres publicos mais alguns milhares de contos, não só por uma melhor arrecadação de impostos, como, principalmente, por um grande incremento de importação, consequente do desenvolvimento das transacções commerciaes daquelle Estado.

Rio de Janeiro, 18 de abril de 1906. — *Lauro Severiano Müller.*

O contracto Corthell foi modificado em algumas de suas clausulas pelo decreto n. 6.981, de 8 de junho de 1908. O projecto primitivo dos melhoramentos do porto foi tambem substituido pelo decreto n. 7.121, de 17 de setembro do mesmo anno.

Para explorar a concessão foi organizada a «Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul» actualmente subrogataria dos onus e vantagens do contracto.

As obras têm se executado com muita morosidade. Os trabalhos de installação não estavam ainda completos, de modo que as obras não poderão ficar terminadas dentro do prazo do contracto.

LEI N. 834 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1901

(Fixa a despesa para 1902)

No art. 17, n. 11, consigna, para a Barra e Porto do Rio Grande do Sul a verba, em papel:

Pessoal	369.272\$000
Material	417.970\$000

LEI N. 957 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1902

(Fixa a despesa para 1903)

Verba cõsignada no art. 21, n. 10, letra E:

Barra e Porto do Rio Grande do Sul 778.242\$00

Art. 22. E' o Poder Executivo autorizado:.....

XXVII, a entrar em accordo com o Governo do Estado do Rio Grande do Sul, no sentido de apressar a conclusão das obras da barra do mesmo Estado, podendo para tal fim conceder a cobrança das taxas de que trata o paragrapho unico do art. 7º da lei n. 3.314, de 16 de outubro de 1886;

XXVIII, a contractar com quem mais vantagens offerecer, em concorrência publica, a construcção, uso e gozo de um

porto artificial na enseada de S. Domingos das Torres, Estado do Rio Grande do Sul, bem como a de uma estrada de ferro que ligue esse porto á cidade de Porto Alegre, mediante os onus e vantagens conferidos no decreto n. 1.746, de 13 de outubro de 1869, servindo de base ao ajuste as clausulas que baixaram com o decreto n. 597 A, de 19 de julho de 1890, additado pelo de n. 1.382, de 19 de fevereiro de 1891, excluidas terminantemente as que se referem á garantia de juros.

* LEI N. 1.145 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1903

(Fixa a despeza para 1904)

Art. 16, n. 10 (verba para—obras federaes nos Estados) letra E: Barra e porto do Rio Grande do Sul:

Barra do Rio Grande do Sul.	500:000\$000	
Para proceder-se a novos estudos.	100:000\$000	600:000\$000

.....
XXVII. A entrar em accordo, na vigencia desta lei, com o Governo do Estado do Rio Grande do Sul, no sentido de tornar effectiva, no menor prazo possivel, a abertura da barra do mesmo Estado, podendo para tal fim conceder a cobrança das taxas de que trata o paragrapho unico do art. 7º da lei n. 3.314, de 16 de outubro de 1886 (1) (lei n. 957, de 30 de

(1) Art. 7º, paragrapho unico, da lei n. 3.314, de 16 de outubro de 1886: Fica o Governo autorizado a contractar com alguma empresa, prece-dendo concorrência publica, a construção das obras de melhoramento da barra do Rio Grande do Sul, de conformidade com os estudos e planos do engenheiro Honorio Bicalho, modificados pelo engenheiro P. Caland :

1.º Ao contracto que celebrar o Governo com a empresa que para tal fim se venha a organizar serão applicadas as disposições do decreto 1.746, de 13 de outubro de 1869.

2.º Para o pagamento dos juros á razão de 6 % annualmente e amortização do capital empregado nas referidas obras fica o Governo autorizado a cobrar sobre o valor da importação e exportação, que se fizer pela barra do Rio Grande do Sul e sobre a tonelagem dos navios que por ella transi-tarem, taxas que, no maximo, não excederão de:

Por embarcação empregada no commercio internacional que entrar ou sair á barra:

Navio de vela, 1\$680 por tonelada de peso e 1,44 % sobre o valor of-ficial das mercadorias;

Vapor, 2\$520 por tonelada de peso e 2,16 % sobre o valor official das mercadorias;

Por embarcação empregada no commercio interprovincial:

Navios de vela, 1\$120 por tonelada de peso e 0,96 % sobre o valor das mercadorias;

Vapor, 1\$680 por tonelada de peso e 1,44 % sobre o valor official das mercadorias;

Por tonelada de carga importada ou exportada para o estrangeiro, por vapor 1\$600, por navio de vela 1\$100;

Por tonelada de carga importada ou exportada para portos do Imperio, por vapor 1\$100, por navio de vela 800 réis.

3.º Fica o Governo autorizado a cobrar, desde que tenham começo as obras definitivas, uma parte dessas taxas, para attender ao pagamento dos juros do capital, que for sendo empregado annualmente na execução das mesmas

dezembro de 1902, art. 22, n. XXVII) e com os recursos do n. XLI, letra b deste artigo.

Art. 24. Continuam em vigor as disposições constantes dos ns. XXVII.... do art. 22 da lei n. 957 de 30 de dezembro de 1902..... (1).

LEI N. 1.316 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1904

(Fixa a despesa para 1905)

Art. 13, verba 10ª. Obras Federaes nos Estados: ...elevada a sub-consignação — Barras e portos do Rio Grande do Sul — (pessoal e material) a 1.000:000\$, papel, e 450:000\$, ouro (fundo — ouro — creado na lei da Receita)....

Art. 15. Continuam em vigor as disposições constantes dos ns.... XXVII... do art. 17 da lei n. 1.145 de 31 de dezembro de 1903 e.... n. XXVIII do art. 22 da lei n. 957, de 30 de dezembro de 1902.

LEI N. 1.453 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1905

(Fixa a despesa para 1906)

Art. 14, verba 10ª: Obras federaes nos Estados:..... reduzida de 500:000\$ a consignação de 1.000:000\$ — Barras e portos do Rio Grande do Sul — ficando assim redigida: Conservação e fiscalização da barra e do porto do Rio Grande do Sul — Pessoal e material — 500:000\$000.....

Art. 15. E' o Presidente da Republica autorizado:

XXI. A contractar as obras da barra do Rio Grande do Sul e as do porto da cidade do mesmo nome, mediante paga-

obras, e ás despesas administrativas ou de fiscalização, augmentando-se gradualmente a importancia das mesmas taxas até o referido maximo.

4.º Logo que seja amortizado o capital empregado, a cobrança das taxas será reduzida á quantia estrictamente necessaria para a conservação das obras.

O Governo poderá estabelecer em favor das empresas que se organizarem para melhoramento dos portos do Imperio, além das vantagens a que se refere a lei n. 1.746, de 18 de outubro de 1869, uma taxa nunca maior de 2% em referencia ao valor da importação, e de 1% ao da exportação de cada um dos ditos portos. As taxas destinadas áquelle serviço serão arrecadadas directamente pelo Estado; e calculadas de maneira que não excedam o necessario para o juro correspondente ao capital das empresas á razão de 6% ao anno, e para a respectiva amortização no prazo maximo de 40 annos.

Si o Governo julgar mais conveniente effectuar os referidos melhoramentos por conta do Estado, poderá applicar o producto das mencionadas taxas ás obrigações que neste sentido contrahir.

(1) Art. 22 da lei n. 957, de 30 de dezembro de 1902: E' o Poder Executivo autorizado.....

XXVIII — a contractar com quem mais vantagens offerecer, em concorrência publica, a construção, uso e gozo de um porto artificial na enseada de S. Domingos das Torres, Estado do Rio Grande do Sul, bem como a de uma estrada de ferro que ligue esse porto á cidade do Porto Alegre, mediante os onus e vantagens conferidos no decreto n. 1.746, de 18 de outubro de 1869, servindo de base ao ajuste as clausulas que baixaram com o decreto n. 597 A, de 19 de julho de 1890, additado pelo de n. 1.382, de 19 de fevereiro de 1891, excluidas terminantemente as que se referem á garantia de juros.

mento daquellas em titulos ouro, emitidos ao juro e amortização que forem combinados, estabelecendo a responsabilidade do contractante pelo exito e conservação das obras, e cobradas as taxas de barra e porto que forem necessarias, comtanto que não excedam das de Santos.

DECRETO N. 5.979 — DE 18 DE ABRIL DE 1906

Approva as clausulas para o contracto das obras de melhoramento da barra do Rio Grande do Sul e das do porto da cidade do Rio Grande.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização constante do art. 15, n. XXI, da lei n. 1.453, de 30 de dezembro de 1905, decreta:

Artigo unico. Ficam approvadas as clausulas que com este baixam, assignadas pelo ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas para o contracto que tem de ser celebrado com o engenheiro Elmer Lawrence Corthell para a execução das obras de melhoramento da barra do Rio Grande do Sul e das do porto da cidade do Rio Grande. (1)

Rio de Janeiro, 18 de abril de 1906, 18° da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

Clausulas a que se refere o decreto n. 5.979, desta data

I

O engenheiro Elmer Lawrence Corthell obriga-se, por si ou por companhia que organizar, a executar, sob a fiscalização do Governo, as obras seguintes por sua conta e risco:

a) a construção, dentro do prazo de seis annos, de um porto maritimo na cidade do Rio Grande, que corresponda a todas as exigencias modernas de um porto de primeira ordem, para o serviço de franca navegação de 10 metros de calado e a sua exploração pelo prazo deste contracto, de conformidade com as disposições do decreto n. 1.746, de 13 de outubro de 1869;

b) a abertura, dentro do prazo de seis annos e manutenção, á sua custa, pelo prazo deste contracto, de um canal maritimo, entre a actual embocadura do Canal do Norte e as aguas profundas do Oceano, que permita a franca navegação para navios de 10 metros de calado, com aguas em zero da escala de referencia de altitudes, por meio de dous molhes de empedramento, mediante o pagamento em globo de vinte mil apolices do valor de 1:000\$, em ouro, cada uma, e de juros de 5 % ao anno, as quaes serão entregues ao contractante á proporção que se forem verificando no canal profundidades crescentes e permanentes, de conformidade com as prescripções aedeante estipuladas;

c) a conservação, á sua custa, tanto no porto como no Canal do Norte, a partir do porto, e no canal maritimo até as aguas profundas do Oceano, durante o prazo deste contracto, da profundidade necessaria para a franca navegação de 10 metros de calado com aguas em zero da escala de referencia acima mencionada;

d) a construção e conservação á sua custa de dous pharolletes, um em cada extremidade dos molhes e hem assim o balisamento illuminativo para toda navegação, desde a entrada do canal maritimo na barra, até dentro do porto do Rio Grande.

(1) O contracto a que se refere este decreto foi lavrado e assignado em 12 de setembro de 1906, na Secretaria da Industria, Viação e Obras Publicas.

II

As obras para abertura do canal marítimo, ligando a parte funda do Canal do Norte com a do Oceano, constarão, de accordo com a feição do projecto geral indicado na planta n. I anexa a este contracto, e sem prejuizo do disposto na clausula IV, do seguinte:

1º, dous molhes, um em cada lado da embocadura do Canal do Norte, enraizados em terra firme e avançando no Oceano até o fundo necessario para estabelecer e manter, durante o prazo deste contracto, um canal navegavel para navios de 10 metros de calado;

2º, o revestimento das margens do Canal do Norte, na proporção necessaria a manter o mesmo canal;

3º, fazer e conservar na costa léste da embocadura do Canal do Norte as plantações necessarias para evitar que as areias, vindas pela costa, se lancem no canal marítimo.

III

Os molhes serão constituídos por um empedramento assentado directamente sobre a areia consolidada no fundo do mar, ou por intermedio de colchões-fachina, como entender o contractante.

No orçamento que serviu de base a este contracto foi contemplada a quantidade de materiaes necessaria para que os molhes possam ter as dimensões precisas para resistirem ao mar, inclusive pesados blocos de concreto para revestimento de taludes e cabeços.

Em conformidade, porém, com a clausula IV, o contractante não fica adstricto á especificação de detalhes de projecto a não serem as que se referem ao material de que devem ser constituídos os molhes e as demais prescripções deste contracto.

IV (1)

O contractante terá inteira liberdade profissional na concepção dos projectos e planos, na direcção e methodo, locação, meios de construcção e em tudo que fôr concernente á technica dos trabalhos contractados, não cabendo ao Governo responsabilidade alguma por qualquer prejuizo ou damno que, porventura, soffra o contractante com a execução das obras. O contractante providenciará para que as obras a executar não embaracem desnecessariamente a navegação actual.

V

O contractante obriga-se a principiar os trabalhos para abertura da barra e para construcção do porto do Rio Grande dentro do prazo de quinze mezes, a contar da data da assignatura deste contracto, e a terminar ambos esses trabalhos dentro de seis annos contados da mesma data.

VI

O plano de referencia para todas as profundidades e altitudes mencionadas neste contracto é o que foi estabelecido pelo engenheiro Honorio Bicalho e passa pelo zero da escala de referencia, mencionada nas clausulas deste contracto. Este plano, a que estão referidas todas as plantas e observações, até agora feitas, bem como os marcos de referencia existentes em varios logares em terra, tanto em uma como em outra margem do Canal do Norte, não poderá ser mudado por nenhuma das partes contractantes.

(1) Ao chefe da commissão fiscal das obras da barra e do porto do Rio Grande do Sul declarou-se, por aviso de 15 de março de 1910, ser da competencia da commissão agir no sentido de obrigar a companhia cessionaria das mesmas obras a cumprir as obrigações contractuaes, conforme a clausula IV, do decreto n. 5.979, de 18 de abril de 1906.

O contractante garante o estabelecimento de um canal marítimo, que permita a franca navegação de navios de 10 metros de calado entre o Oceano e o Canal do Norte, até o porto do Rio Grande, o qual se manterá permanentemente em taes condições, pela acção dos molhes, e, nestes termos, contracta a execução das obras, que considera necessarias para tal fim, pelo preço, em globo, de vinte mil apolices da divida brasileira, em ouro, no valor de 1:000\$ cada uma e juros de 5 % a pagar por semestres vencidos, em 30 de junho e 31 de dezembro de cada anno. O pagamento do preço total de vinte mil apolices será feito parceladamente nas condições seguintes:

1^a, seis mil apolices quando estiver estabelecido um canal para franca navegação de seis metros de calado ;

2^a, quatro mil apolices quando estiver estabelecido um canal para sete metros de calado ;

3^a, duas mil apolices quando estiver estabelecido um canal para oito metros de calado ;

4^a, duas mil apolices para o canal com nove metros ;

5^a, seis mil apolices finalmente, quando estiver estabelecido um canal definitivo para franca navegação de 10 metros de calado, das quaes duas mil apolices ficarão retidas pelo Governo em caução, de accôrdo com o disposto na clausula XI.

VIII

O estabelecimento do canal marítimo, para a franca navegação de um dos calados, mencionados na clausula anterior, será sempre verificado pela commissão fiscal do Governo, quando o contractante requisite este exame, o qual deverá ser feito trinta dias, pelo menos, depois de qualquer dragagem accessoria (clausula XIV) que, porventura, tenha sido feita nos bancos ou em qualquer ponto do canal.

IX

O pagamento de qualquer das prestações, a que se refere a clausula VII, só será feito sessenta dias depois da verificação de que trata a clausula anterior, caso o canal se tenha mantido, durante todo este periodo, com profundidades nunca menores do que as estipuladas na clausula VII. Si, porém, este facto não se tiver dado, o pagamento correspondente será adiado para ser feito sessenta dias depois de ter sido restabelecida e mantida durante este tempo a profundidade anteriormente reconhecida e assim successivamente, até que as condições de navegabilidade, para o calado correspondente a cada um dos pagamentos parciaes, se tenha tornado permanente.

X

As apolices poderão ser entregues em qualquer mez, descontando-se, por occasião dos pagamentos, os juros dos mezes decorridos desde o começo do semestre correspondente até a data da entrega dos titulos.

XI

Das vinte mil apolices, que constituem o preço em globo da abertura da barra, ficarão em deposito no Thesouro Federal duas mil para garantia da conservação, prolongamento de molhes e reparações da mesma barra, e, principalmente, da manutenção da profundidade prescripta para a franca navegação de 10 metros de calado com aguas em zero da escala de referencia desde o porto do Rio Grande até as aguas profundas do Oceano. Deste deposito serão entregues 1.000 apolices 10 annos depois de ter sido feito o pagamento da quinta

e ultima prestação, estipulada na clausula VII e as outras 1.000 apolices restantes no fim de 20 annos, contados da mesma data.

O Governo pagará ao contractante os juros vencidos das apolices que, de accôrdo com esta clausula, fiquem em seu poder para caução:

1º, o contractante obriga-se a integrar este deposito para as 2.000 apolices nos primeiros 10 annos do prazo e para 1.000 apolices nos 10 annos seguintes, sempre que fôr elle desfalcado por qualquer despeza feita pelo Governo de accôrdo com este contracto, por conta do contractante e que este se tenha recusado a pagar. Esta integração será feita dentro do prazo de 30 dias, contados da respectiva intimação, sob pena de ficar o contractante constituído em mora *ipso jure* e obrigado por isso ao pagamento do juro de 9 % ao anno, cabendo ao Governo o direito de cobrar executivamente a importancia do desfalque e correspondentes juros nos termos do art. 52, letras b e c, parte V do decreto n. 3.084, de 5 de novembro de 1898;

2º, fica entendido que, si este deposito tiver sido desfalcado por despezas feitas pelo Governo por conta do contractante, de accôrdo com as clausulas deste contracto, só lhe serão entregues os saldos que houver no fim de cada um dos dous prazos acima marcados.

XII

Os prazos de 10 e 20 annos, a que se refere a clausula antecedente, ficarão accrescidos pelo tempo durante o qual o canal desde o porto até o Oceano tenha estado, em qualquer ponto, fóra das condições de franca navegabilidade estabelecidas na clausula VII.

XIII

Como a profundidade normal deve ser obtida e mantida pela acção directa dos molhes, toda a vez que, durante os prazos a que se referem as clausulas XI e XII, deixar de existir no canal em qualquer ponto entre o Oceano e o Canal do Norte, por tres mezes consecutivos, profundidade sufficiente para a franca navegação de 10 metros de calado com aguas em zero da escala de referencia, o contractante deverá avançar com os molhes no Oceano quanto fôr sendo necessario até a curva actual de nove metros. Si não iniciar este avançamento dentro do prazo de tres mezes, contados da data da respectiva intimação do Governo, ou si não der aos trabalhos o necessario andamento, a juizo do mesmo Governo, poderá este lançar mão do deposito de que trata a clausula XI e fazer por si ou por outrem o referido avançamento.

No caso de ser insufficiente aquelle deposito e o contractante se negue a continuar as obras do avançamento acima referido, o Governo terá o direito de cobrar executivamente do mesmo contractante a importancia precisa para esse fim, nos termos do decreto n. 3.084, a que allude a clausula XI deste contracto.

XIV

Fica entendido que ao contractante será licito fazer, como accessorio, dragagem em cada um dos seguintes casos:

a) para antecipar, durante o periodo da construcção, a abertura do canal com as profundidades de agua estabelecidas na clausula VII;

b) para retirar em qualquer tempo materiaes resistentes que não possam ser removidos pela acção natural das correntes;

c) para rectificar ou melhorar o alinhamento do canal navegavel desde o cabeço dos molhos até o porto do Rio Grande;

d) para apressar a remoção das areias que porventura sejam levadas para dentro do canal marítimo por effeito dos temporaes ;

e) para a conservação dos canaes marítimo do Norte e do porto do Rio Grande.

XV

O Governo cederá gratuitamente ao contractante, para serem utilizadas nas obras da barra, todas as installações de sua propriedade existentes nas margens do Canal do Norte e nas pedreiras de Itapuan, taes como: casas, trapiches, linhas ferreas, guindastes, abastecimentos de agua, linhas telephonicas e seus apparatus, vagões e vagonetes e os materiaes em deposito naquelles logares utilizaveis para as referidas obras, e bem assim o material fluctuante, exceptuando tudo que pertencer ao serviço de dragagem e conservação do porto actual do Rio Grande e ao da fiscalização da barra.

XVI

As obras para o estabelecimento do porto da cidade do Rio Grande comprehendem:

1.º A abertura de um canal de acesso, ligando o Canal do Norte ao porto na lagôa da Mangeira, como se acha indicado na alludida planta geral annexa a este contracto, sob n. 1, que permitta franca navegação a navios de 10 metros de calado com aguas em zero da escala de referencia, tendo 130 metros de largura minima. Lateralmente e contiguo a este canal será aberto um outro com 50 metros de largura e tres metros de profundidade minima para transito das pequenas embarcações.

2.º A abertura do canal para o porto, na região sul immediata á cidade do Rio Grande, por meio de dragagem, com 1.500 metros de comprimento, 230 metros de largura e 10 metros e 40 centimetros de profundidade minima, e contiguo a este um outro com 220 metros de largura e dous metros de profundidade minima, para o transito de pequenas embarcações e futuro alargamento do porto.

O porto, como está indicado na planta geral acima referida, comprehendará duas secções: a primeira com os 1.500 metros de comprimento acima mencionados e a segunda secção com 1.000 metros de comprimento, que será feita, em prolongamento da primeira, quando as necessidades do commercio e da navegação o exigirem.

3.º A construcção de um cães, marginando o canal acima mencionado, por meio de uma muralha de alvenaria de pedra ou de concreto, com 1.500 metros de comprimento, correspondente á primeira secção acima referida e tendo o capeamento situado a dous metros e 60 centimetros acima do zero da escala de referencia. Este cães será munido de postes de amarração, equidistantes de 25 metros no minimo, argolões para o mesmo fim no paramento do cães, cabrestantes, escadas de ferro para marinheiros, plataformas com escadas de pedra para desembarque de passageiros, rampa para carga e descarga de madeiras, illuminação electrica, abastecimento de agua para supprimento dos navios, tudo, enfim, que constitue o aparelhamento moderno de um porto de primeira ordem.

4.º O terraplano por trás da muralha do cães será feito até a altitude do capeamento com areias provenientes da dragagem ou com terras trazidas de outra parte.

Este terraplano terá a largura de 60 metros e será destinado á construcção dos armazens e demais accessorios para o serviço do cães e para uma rua publica.

5.º A construcção de 11 armazens ao longo do cães para agazalho e deposito das mercadorias, com todas as disposições e accessorios modernos para o conveniente arejamento e illuminação e, bem assim, para a facilidade e rapidez no movimento das mercadorias, quer para recebê-las dos navios, quer para entregá-las a vehiculos urbanos ou a vagões das vias ferreas.

6.º O estabelecimento de embarcadouro apropriado para gado, deposito frigorifico e deposito para carvão convenientemente situado.

7.º A installação de guindastes electricos, fixos e moveis, de diversas capacidades para todos os serviços do cães, armazens, depositos, linhas ferreas para o serviço do mesmo cães, dos armazens, dos depositos frigorificos, de carvão, de madeiras e do embarcadouro do gado, e bem assim ramaes ligando estas linhas ás das vias ferreas que vierem ter á cidade.

8.º A construcção de uma rua, com 20 metros no minimo de largura, calçada a parallelepipedos de pedra ou asphalto, nos terrenos do porto em prolongamento da rua Coronel Sampaio, de sorte a estabelecer a communicacão entre esta rua e o porto, e bem assim a abertura de outras ruas que liguem o cães á cidade, de accôrdo com as necessidades do trafego do porto e ouvida a Municipalidade.

9.º A construcção de ambos os lados do canal de acesso e no porto, em frente ao cães, de muros de protecção dos canaes dragados, fixando os respectivos taludes onde fôr preciso.

10. O estabelecimento de um balisamento illuminado á noite, que possa garantir a segurança do movimento, quer da grande, quer da pequena navegacão e, com o mesmo fim, a installação de signaes sonoros para avisos nas occasiões de cerracão.

11. A construcção de um deposito para inflammaveis e explosivos em local sufficientemente afastado do porto e da cidade, que fôr julgado conveniente e com accesso por via ferrea ou maritima.

12. O calçamento com parallelepipedos de pedra ou com asphalto de toda a área de serviço do cães, dos armazens, depositos e demais accessorios do porto.

13. O estabelecimento de um dique fluctuante ou fixo para a navegacão a que se destina o porto, realizando-se esta obra depois de terminada a construcção da primeira secção do porto, de accôrdo com o Governo.

14. O estabelecimento de um local adequado para paradeiro das pequenas embarcações do trafego do porto e do interior do Estado, de sorte que não sejam estorvadas pelas grandes.

XVII

O contractante estará aparelhado financeira e technicamente para receber e tomar a seu cargo as obras e serviços da barra e do porto até quatro mezes depois de assignado este contracto, e no prazo de oito mezes contados da mesma data sujeitará á approvação do Governo os estudos definitivos e os projectos geral e parciaes, acompanhados dos respectivos orçamentos e especificações para todas as obras a executar e serviços a estabelecer, tudo de accôrdo com a clausula antecedente.

§ 1.º Por accôrdo entre o Governo e o contractante poderão ser feitas modificações nas obras, aparelhamento e disposições de serviços do cães, determinados pela anterior approvação dos planos.

§ 2.º Si, depois da entrega dos planos e mais documentos mencionados nesta clausula, decorrer o prazo de noventa dias,

sem que o Governo tenha communicado ao contractante qual-quer resolução a respeito, serão considerados approvados os mesmos planos e orçamentos.

§ 3.º Si de qualquer das modificações a que se refere o § 1.º resultar perda de obra ou de trabalhos feitos, o respectivo custo será incluído na medição das obras realizadas no semestre correspondente. Igualmente, si tal modificação acarretar aumento de obras ou de trabalhos, que exija maior tempo para sua realização, será isso levado em conta no prazo para a conclusão de todas as obras.

§ 4.º Os planos e orçamentos de cada secção serão discriminados separadamente, servindo de base para os estudos definitivos o projecto junto com as especificações e os preços de unidades mencionadas na tabella que o acompanha.

XVIII

O contractante deverá começar as obras do porto, constantes da clausula XVI, dentro do prazo de quinze mezes, contados da data deste contracto, e concluir as que constituem a primeira secção do cães com 1.500 metros de comprimento, dentro do prazo de seis annos, contados da mesma data. As obras da segunda secção, com 1.000 metros de comprimento, só serão iniciadas quando as necessidades do commercio ou da navegação o exigirem e serão então realizadas em um prazo de tempo regulado por aquellas necessidades, mas nunca inferior ao da primeira secção.

§ 1.º Depois de começados os trabalhos, seu andamento deverá ser tal que o valor das obras feitas em cada semestre, nos dous primeiros annos, corresponda approximadamente á vigesima parte do orçamento approvado e, nos annos seguintes, á decima parte do mesmo orçamento.

O contractante obriga-se tambem a fazer as obras de tal maneira, que deva supprir no proximo meio anno a deficiencia havida nos primeiros seis mezes, si a houver.

§ 2.º Si as obras, depois de começadas, forem suspensas por mais de tres mezes sem justo motivo, a juizo do Governo, ficará incurso o contractante na pena de multa, de conformidade com a clausula L.

§ 3.º O contractante fica igualmente sujeito á multa de dez contos de réis, ouro, por mez de demora na terminação por mais de tres mezes, sem justo motivo, a juizo do Governo, marcar novo prazo para conclusão das obras, e, terminado este novo prazo, fica o contractante incurso no disposto na clausula LIV.

XIX

Si, findo o prazo marcado para o começo das obras, tanto para a abertura da barra como para o porto, não houver o contractante dado principio regular aos trabalhos, considerar-se-ha rescindido de pleno direito este contracto, restituindo o contractante ao Governo todas as installações, machinismos e materiaes de construcção e bem assim o material fluctuante que, pela clausula XV, lhe é concedido gratuitamente para ser utilizado nas obras.

Igualmente ficarão pertencendo ao Governo, sem indemnização alguma ao contractante, quaesquer installações, machinismos ou materiaes de qualquer especie, que existam no Rio Grande do Sul, de sua propriedade.

XX

Em igualdade de condições o contractante empregará, de preferencia, pessoal e material nacionaes, inclusive carvão de pedra.

Do material que possuir durante a construcção cederá ao Governo, pelo mesmo preço que houver custado, a quantidade de que precisar para as obras federaes no Estado do Rio Grande do Sul, sem prejuizo das obras a seu cargo.

Paragraphe unico. Todos os materiaes de construcção serão de boa qualidade e apropriados ás obras. Para a sua verificação serão fornecidas amostras ao engenheiro fiscal quando este as requisitar e nenhum material julgado improprio ás obras pelo engenheiro fiscal será utilizado, havendo todavia appellação de sua decisão para o ministro da Industria, Viação e Obras Publicas. O contractante obriga-se a retirar da obra os materiaes que assim não forem julgados em condições de emprego.

XXI

O contractante terá uso e gozo, de accôrdo com as disposições do decreto n. 1.746, de 13 de outubro de 1869, de todas as obras do porto do Rio Grande, a que se refere este contracto, até 31 de dezembro de 1973. No caso de ser construída a segunda secção especificada na clausula XVI, este prazo será prorogado até 31 de dezembro de 1995.

Findo o prazo que assim fica estabelecido, todas as obras do porto do Rio Grande, que fazem o objecto deste contracto, reverterão para o dominio da União, sem indemnização alguma, inclusive terrenos, bemfeitorias e todo o material fixo, rodante e fluctuante.

XXII

Durante o prazo do contracto o contractante terá o usufructo dos terrenos de marinhás que forem necessarios ás obras e suas dependencias e que ainda não estiverem aforados, bem como dos desapropriados e aterrados.

De accôrdo com o Governo, o contractante poderá arrendar ou vender os terrenos accrescidos que não forem necessarios aos fins deste contracto, fazendo o producto do arrendamento ou da venda parte da renda bruta de que trata a clausula XVIII.

O arrendamento ou a venda só poderá ter logar depois de approvedo pelo Governo o plano de arrendamento dos terrenos accrescidos, ouvida a Municipalidade, e reservados os que forem necessarios para edificios publicos federaes, do Estado ou do municipio.

XXIII

O contractante terá o direito de desapropriar, por utilidade publica, e nos termos da legislação em vigor, os terrenos, predios e bemfeitorias que forem necessarios para a realização das mesmas obras, e bem assim para captação da agua potavel necessaria para os serviços do porto, quando a Municipalidade não a possa fornecer.

XXIV

O capital a empregar nas obras do porto do Rio Grande, a que se refere a clausula XVI, é orçado em 337.712:721\$140, ouro, sendo:

Para a primeira secção.....	19.659:827\$620
Para a segunda secção.....	11.052:893\$520
Para um dique.....	3.000:000\$000

Os calculos dos preços do orçamento que este acompanham são baseados no cambio de quatorze dinheiros por mil réis.

Para as despesas no exterior, ou em ouro, esses preços serão invariáveis, mas variarão proporcionalmente ao cambio medio do semestre para as despesas em papel moeda, sendo para menos quando o cambio fôr inferior áquella taxa de quatorze dinheiros e para mais quando fôr superior.

A parte variavel não poderá exceder de trinta e cinco por cento (35%) e será verificada na avaliação semestral do capital empregado nas obras.

O Governo terá o direito de exigir obras até o valor acima orçado, o qual poderá, entretanto, ser augmentado, á vista dos projectos definitivos e por accôrdo entre o contractante e o Governo.

O capital definitivo da empresa será o que afinal resultar de todas as importancias semestralmente reconhecidas como empregadas effectivamente nas obras e as provenientes de outras despesas realmente feitas de accôrdo com este contracto, applicando-se ás quantidades de obras executadas os respectivos preços, que figurarem nos orçamentos approvados pelo Governo.

Esses preços poderão ser modificados pelo Governo, de accôrdo com o contractante, em qualquer época, tendo em vista as condições dos mercados estrangeiros e do Estado do Rio Grande do Sul.

Uma vez fixado, na fôrma indicada, o capital do contracto, em moeda nacional, ouro, não soffrerá alteração alguma.

XXV

As obras realizadas durante cada semestre para o porto serão medidas, avaliadas e descriptas pelo chefe da commissão fiscal, de conformidade com as prescripções deste contracto e, uma vez fixado pelo Governo o capital correspondente a esse semestre, não soffrerá mais alteração alguma.

Fica entendido que o valor das obras construidas no semestre e abandonadas ou alteradas por accôrdo com o Governo, durante a execução dos trabalhos, de conformidade com o § 3.º da clausula XVII, será incluído na conta de medição do respectivo semestre.

§ 1.º Os semestres terminarão sempre em 30 de junho e 31 de dezembro de cada anno.

§ 2.º O Governo expedirá as convenientes instrucções para as medições semestraes e tomadas de contas.

§ 3.º Na conta do semestre em que forem iniciados os trabalhos, além do valor das obras feitas nesse semestre, será incluída a quantia de 1.638:318\$970, ouro, correspondente á importancia das despesas technicas administrativas para installações de serviços e outras, que sob esta mesma rubrica se acham consignados no orçamento approvado, sujeita á rectificação que resultar da liquidação, na fôrma deste contracto, do capital empregado nas obras.

XXVI

O contractante deverá formar o fundo de amortização por meio de quotas deduzidas de seus lucros, calculadas de modo a reproduzir o capital empregado no fim do prazo do contracto.

A formação deste fundo de amortização principiará, no mais tardar, a partir de 1 de janeiro de 1922.

XXVII

O contractante entrará para o Thesouro Nacional, por semestres adiantados, com a importancia de 45:000\$ para o pagamento da fiscalização do presente contracto e terá o direito, durante a execução das obras, de requisitar da commissão fiscal do Governo cópias das plantas por ella levantadas e de

quaesquer documentos relativos ao avançamento dos trabalhos e as modificações por estes determinadas quando taes documentos não tenham character reservado. Esta importancia será paga em moeda nacional corrente e durante o prazo da construcção das obras marcado na clausula V, sendo reduzida a 45:000\$ por anno durante o prazo restante do contracto.

XXVIII

Durante o prazo deste contracto o contractante é obrigado a fazer á sua custa a conservação e todos os reparos de que carecerem as obras, não só do porto do Rio Grande e canal de accesso, como tambem da barra e canal do Norte, mantendo-as todas em perfeito estado de conservação e nas condições prescriptas nas clausulas I, VII e XVI.

Si, intimado a fazer qualquer obra de conservação ou reparo, que se tenha tornado necessaria, deixar o contractante de cumprir a ordem no prazo que lhe tiver sido marcado, poderá o Governo mandar executar o trabalho por outrem e por conta do mesmo contractante; e, si este se recusar a pagar as respectivas despezas, o Governo mandará descontar a sua importancia de qualquer pagamento que tenha de fazer ao contractante, ou, na falta deste recurso, respectivamente da caução a que se refere a clausula XLIX ou nos termos da clausula XI.

XXIX

Para remuneração e amortização do capital empregado nas obras, para o pagamento das despezas de custeio e conservação das mesmas obras e fiscalização, por parte do Governo nos termos deste contracto, o contractante poderá perceber as seguintes taxas, em papel:

- a) por dia e por metro linear de cáes occupado por navio a vapor ou outro motor moderno, \$700 pela atracação do navio;
- b) por dia e por metro linear de cáes occupado por navio não a vapor ou outro motor moderno, \$500 pela atracação do navio;
- c) por kilogramma de mercadorias embarcadas ou desembarcadas, 002,5 pela utilização do cáes e conservação do porto;
- d) por capatazias e armazenagem, as taxas que forem cobradas nas alfandegas, de conformidade com as leis e regulamentos em vigor.

XXX

São isentos de taxas, relativas á atracação, os botes, esca-leres e outras embarcações miudas de qualquer systema, empregadas no movimento exclusivo de passageiros e bagagens e as pertencentes aos navios em carga e descarga no cáes do contractante.

XXXI

Os armazens construidos pelo contractante gosarão de todos os favores, vantagens e onus conferidos por lei aos armazens alfandegados e entrepostos da União.

XXXII

Serão embarcadas e desembarcadas gratuitamente nos estabelecimentos do contractante quaesquer sommas de dinheiro pertencentes á União ou ao Estado do Rio Grande do Sul, e bem assim as malas do Correio, a bagagem dos passageiros civis ou militares, os petrechos bellicos, os immigrantes e suas bagagens, correndo por conta do contractante o transporte destas ultimas de bordo para os vagões das vias ferreas que vierem ter ao cáes.

XXXIII

O contractante deverá facilitar por todos os meios os serviços da União e do Estado do Rio Grande do Sul, dando-lhes preferencia para uso de seusapparelhos e do caes, sendo esses serviços indemnizados.

No caso, porém, de movimento de tropas federaes ou esta- doaes, poderão estas utilizar-se do caes e mais estabelecimentos do contractante para embarque e desembarque, sem ficarem sujeitas ao pagamento de taxa alguma.

XXXIV

Os navios que entrarem na barra para fins commerciaes pagarão a taxa de barra.

Paragrapho unico. Exceptuam-se os que se destinarem exclusivamente ao porto do Rio Grande, em cujas taxas se reputam comprehendidas, neste caso, as de barra.

As taxas de porto serão as indicadas na clausula XXIX, observado o seguinte:

a) para os navios que se destinarem exclusivamente ao porto do Rio Grande, reputam-se comprehendidas, a beneficio do contractante, nas taxas de porto, as de barra, cuja conser- vação incumbe ao mesmo contractante;

b) a baldeação de mercadorias no interior da barra só será permittida junto ao caes á custa dos interessados, sujeita á fiscalização do contractante e do fisco, mediante pagamento de 50 % da taxa de utilização do caes.

XXXV

O contractante poderá fazer todos os serviços referentes a este contracto, ou qualquer delles, por preços inferiores aos das tarifas approvadas pelo Governo, mas de modo geral e sem excepção a favor de ou contra quem quer que seja.

Qualquer baixa de preços far-se-ha effectiva com o consen- timento do Governo e depois de publicada por annuncios affi- xados nos estabelecimentos do contractante e insertos nos prin- cipaes jornaes do Estado.

Si o contractante fizer serviços por preços inferiores aos das tarifas approvadas, sem preencher todas estas condições, o Governo poderá mandar applicar as reduções feitas ás tarifas dos mesmos serviços, e os preços assim reduzidos não poderão mais ser elevados.

XXXVI

Qualquer trecho do caes, provisório ou definitivo, só poderá ser entregue ao trafego mediante autorização do Governo.

Logo que forem iniciadas as obras, nos termos da clausula XVIII, e durante o periodo da construcção em que não haja tre- cho algum de caes em trafego provisório ou definitivo, será cobrada, da taxa de 2 %, ouro, sobre o valor total da impor- tação pela barra, a parte necessaria para produzir 6 % ao anno do capital que fôr sendo semestralmente verificado como empregado nas obras.

Para o primeiro semestre de construcção, inteiro ou frac- cionario, o capital será o de que trata o § 3º da clausula XXV, accrescido do valor das obras realizadas neste primeiro semestre.

Logo que seja inaugurado qualquer trecho do caes serão cobradas as taxas de que trata a clausula XXIX.

Caso no fim de cada anno se verifique que, com a ap- plicação de taes taxas, a renda bruta total arrecadada é inferior a 6/60 do capital empregado nas obras, diminuido da competente autorização, o Governo permittirá, ou um augmento das mesmas taxas tal que possa produzir esse valor

no anno seguinte, ou, quando essa elevação não convenha ou seja insufficiente, a cobrança da parte da taxa de 2 %, ouro, sobre o valor total da importação pela barra que possa produzir identico resultado. O mesmo procedimento será mandado depois de inauguradas as obras definitivamente.

Todos esses calculos serão feitos sobre a renda bruta e valor total da importação do anno proximo findo, não cabendo ao Governo nenhuma responsabilidade para o contractante, e vice-versa, caso esse augmento de taxa sobre a importação produza resultado inferior ou superior ao necessario no anno de sua applicação.

XXXVII

O serviço de carga e descarga, uma vez começado, ficará sujeito á fiscalização da Alfandega, que para esse fim dará ao contractante as precisas instrucções.

Além disso, fica o contractante sujeito a todos os regulamentos e instrucções que o Ministerio da Fazenda expedir para a guarda, conservação, recebimento e entrega das mercadorias nos armazens das alfandegas.

XXXVIII

Para todos os effeitos deste contracto, depois da inauguração do serviço de qualquer trecho de cáes, provisoria ou definitivamente, serão considerados:

Renda bruta, a somma de todas as rendas ordinarias ou extraordinarias, eventuaes ou complementares;

Renda liquida, os 60 % da renda bruta;

Despeza de custeio, os 40 % da renda bruta.

As despezas de custeio comprehendem todas as despezas necessarias para os serviços e para a conservação não só do porto e suas dependencias, como das obras da barra, nos termos deste contracto, as geraes e de administração e as da fiscalização a que se refere a clausula XXVII, e tambem a quantia annualmente precisa para a amortização. Serão dellas excluidas as que provierem de accidentes oriundos de defeitos por má execução de obra, as quaes correrão por conta do contractante, não sendo incluidas em nenhuma das contas de capital ou custeio.

Parágrapho unico. Durante o periodo da construção, sem trecho algum de cáes em exploração, a remuneração do capital empregado nas obras, de accôrdo com a clausula XXV, será feita nos termos da primeira parte da clausula XXXVI, estando as despezas de fiscalização e administração comprehendidas na verba a que se refere o § 3º da clausula XXV.

XXXIX

Para determinação da renda bruta, semestralmente e extraordinariamente, sempre que fôr necessario e o requisitar a comissão fiscal, serão, a esta ou ao representante do Thezouro Nacional designado pelo ministro da Fazenda, apresentados pelo contractante os balancetes e mais documentos concernentes á receita e á despeza.

XL

Logo que uma parte de cáes estiver prompta, com os armazens correspondentes, apparatus para carga e descarga, ligação com a cidade e demais condições para ser utilizada, o contractante poderá, obtida a autorização do Governo, instalar nesta parte o serviço do trafego, cobrando as taxas estabelecidas na clausula XXIX.

XLI

Toda a área do caés e armazens e depósitos será defendida com uma alta e forte grade de ferro, assentada sobre uma base de alvenaria ou concreto, para garantia de segurança e guarda das mercadorias.

XLI

Si o Governo permittir livre trasito pelo porto para mercadorias destinadas a outros paizes, expedirá para tal fim regulamento especial, mantendo os interesses do fisco, como tambem os do contractante, no que diz respeito ao serviço de carga, descarga, capatazias e armazenagem.

XLIII

Poderá o contractante estabelcer um serviço de reboques cobrando taxas que constarão das tabellas approvadas pelo Governo.

Além das taxas referidas, o contractante terá facultade de perceber outras taxas em remuneração dos demais serviços prestados em seus estabelecimentos, taes como: o do carregamento ou descarregamento de vehiculos das linhas ferreas, de emissão de *warrants*, estadia dos navios nos diques e estaleiros, etc., precedendo sempre approvação do Governo para cobrança das taxas.

XLIV

Será permittido ao contractante construir pequenos ramaes ferreos ou desvios para ligar as linhas do porto com as vias ferreas do Rio Grande, mediante accôrdo a que chegar com as respectivas companhias para trafego mutuo, dependente de approvação do Governo.

Tambem lhe será permittido construir ramaes para facilitar o transporte da pedra e outros materiaes dos respectivos logares de producção, ficando igualmente sujeito a prévia combinação com as companhias para qualquer ligação com as estradas alludidas.

Toda e qualquer iniciativa a esse respeito ficará dependente da approvação do Governo.

XLV

Para todas as operações que, por força do contracto, devam ser feitas em ouro, regulará o cambio de 27 dinheiros por mil réis.

O producto das taxas que são fixadas em papel deve ser convertido em ouro, pela média do cambio á vista da praça do Rio de Janeiro durante o méz em que tiverem sido cobradas.

O producto das taxas fixadas em ouro, embora pagas em papel, será computado sempre em ouro.

XLVI

O contractante obriga-se a ter na Republica um representante com plenos e illimitados poderes, para tratar e resolver definitivamente, perante o administrativo ou judiciario brasileiros, quaesquer questões que com elle se suscitem no paiz, podendo o dito representante ser demandado e receber citação inicial e outras em que, por direito, se exija citação pessoal.

As questões entre o Governo e o contractante, relativas ao serviço deste, e as que disserem respeito á intelligencia de

clausulas deste contracto, serão submettidas pelo chefe da commissão fiscal, no prazo de 15 dias, ao ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, que as resolverá com promptidão.

Si o contractante não se conformar com a resolução deste, seguir-se-ha, em ultima instancia, o arbitramento, escolhendo cada parte um arbitro dentro do prazo de 10 dias; não chegando estes a accôrdo, a questão será resolvida por um terceiro arbitro escolhido dentro de 10 dias, de commum accôrdo; na falta deste accôrdo cada uma das partes contractantes, dentro de 10 dias, apresentará dous outros arbitros, e dentre os quatro a sorte designará o desempatador, que resolverá a questão no prazo de tres dias.

Fica entendido que as questões previstas ou resolvidas em clausulas deste contracto, como as de multa, rescisão e outras, não são comprehendidas na presente clausula.

XLVIII

Quaesquer outras questões que porventura se possam suscitar na execução deste contracto, quer sejam administrativas, quer judiciaes, serão decididas pelos tribunaes brasileiros, em conformidade com as leis da Republica.

XLIX

Independentemente do deposito a que se refere a clausula XI, a qual serve de garantia especial para o cumprimento da obrigação que o contractante assume em relação ás condições da abertura da barra, fará elle no Thesouro Nacional, antes da assignatura deste contracto, uma caução de 40:000\$ para garantia da fiel execução de todas as obrigações que assume por este contracto.

§ 1.º Esta caução será reforçada todos os annos com uma quota igual a $\frac{1}{4}$ % da renda bruta annual que o contractante depositará no Thesouro Nacional até 30 dias depois da approvação da tomada de contas respectiva, em moeda corrente ou apolices federaes, até completar a importancia de 100:000\$000.

§ 2.º A caução e seus reforços responderão pelas multas, pelo pagamento das despesas de fiscalização de que trata a clausula XXVII, e quaesquer despesas que o Governo faça por conta do contractante, em virtude deste contracto, deduzindo-se della o valor das multas ou despesas, caso o contractante, intimado a pagal-as, não o faça dentro do prazo que lhe tiver sido marcado na mesma intimação.

§ 3.º Uma vez desfalcada a caução e seus reforços de qualquer quantia, por effeito da applicação do disposto no paragrapho anterior, é o contractante obrigado a integral-a dentro do prazo de 15 dias da respectiva intimação, ficando sujeito ao disposto no § 1.º da clausula XI para a integração alli alludida.

L

Pela inobservancia de qualquer das clausulas deste contracto, para que não seja estabelecida penalidade especial, fica o contractante sujeito a multas até o maximo de 5:000\$ em ouro e no dobro pelas reincidencias, impostas pelo chefe da commissão fiscal, com recurso para o Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas.

Si estas multas não forem pagas pelo contractante dentro do prazo de 15 dias, após decisão do Ministro, no caso de ser usado o recurso acima estabelecido, contados da data da respectiva intimação, será o seu valor descontado de qualquer pagamento que elle tenha a haver do Governo, ou da caução.

LI

Durante o prazo do contracto o contractante gosará da isenção de direitos de importação, de conformidade com as

disposições das leis em vigor, para todo o material que for destinado á construcção e conservação das obras da barra e do porto do Rio Grande.

Paragrapho unico. Fica entendido que, sendo federaes os serviços de que trata este contracto, são elles isentos de impostos estadoaes e municipaes, na fórma da Constituição.

LII

Em 1 de janeiro de 1974 ou em 1 de janeiro de 1996, segundo as hypotheses da clausula XI, reverterão para o dominio da União, sem indemnização alguma, todas as obras do porto do Rio Grande, executadas em virtude do presente contracto, e serão entregues, tambem sem indemnização alguma, as obras da abertura da barra e dos melhoramentos do Canal do Norte, todas ellas em perfeito estado de conservação.

Essas obras, quer as do porto, quer as da barra e Canal do Norte, comprehendem todos os terrenos cedidos pelo Governo, de marinhas ou os outros, aterrados, e os desapropriados pelo contractante; os immoveis de qualquer natureza e bemfeitorias cconstruidos ou feitos nos mesmos terrenos, installações, machinismos, aparelhos de qualquer natureza e demais material fixo, rodante ou flutuante.

LIII

O Governo poderá resgatar todas as obras em qualquer tempo, a partir de 1 de janeiro de 1923.

O preço de resgate será fixado de conformidade com o disposto no § 9º do art. 1º da lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869, deduzida a amortização feita nos termos do § 4º do art. 1º da mesma lei.

Fica entendido que a presente clausula só é applicavel aos casos ordinarios e que não abroga o direito de desapropriação por utilidade publica em qualquer época, na fórma da lei.

Paragrapho unico. Uma vez resgatadas pelo Governo as obras do porto, cessarão para o contractante as responsabilidades que por este contracto lhe cabem da conservação das mesmas obras e das da barra, sendo-lhe restituídos os saldos existentes das respectivas cauções.

LIV

A rescisão deste contracto poderá ser declarada de pleno direito, por decreto do Governo, sem dependencia de interpellação ou acção judicial, si for excedido qualquer dos prazos marcados nas clausulas V, XVII e XVIII.

LV

Verificada a rescisão do contracto nos termos da clausula antecedente, perderá o contractante, em favor da União, a caução e seus reforços a que se referem as clausulas XI e XLIX.

Quanto ás obras feitas no novo porto do Rio Grande, que ficarão de inteira propriedade da União, o Governo pagará por ellas ao contractante 50 % do valor que, para as mesmas, houver sido fixado, nos termos das clausulas XXIV e XXV, deduzida a amortização respectiva.

Este pagamento poderá ser feito em apolices federaes, ouro, e, além do mesmo, não terá o contractante direito a nenhuma outra indemnização sob qualquer titulo.

LVI

Serão considerados propriedades da União os mineraes, fosseis e quaesquer outros objectos de valor artistico, scientifico ou intrinseco, que forem encontrados nas escavações ou dragagens.

LVII

Todos os prazos estabelecidos neste contracto ficarão interrompidos por qualquer motivo de força maior, no qual se comprehende a greve geral dos operarios.

LVIII

Si os estudos definitivos assim o aconselharem, o contractante, em vez de abrir um novo porto na lagôa da Mangueira, como propoz, poderá substituil-o pelo melhoramento nos mesmos termos, do actual porto do Rio Grande, mantidas, porém, todas as prescripções aqui estipuladas para o porto a estabelecer, do Rio Grande, e as demais obrigações constantes deste contracto.

LIX

O contractante facilitará á Municipalidade do Rio Grande a realização dos melhoramentos urbanos que dependam de aterros e de outros recursos ou auxilios do mesmo genero, que lhe possa prestar sem prejuizo das obras que por este contracta.

LX

Será creada uma caixa especial para o porto do Rio Grande, que ficará a cargo da respectiva commissão fiscal, e por cujo intermedio serão pagas ao contractante, dentro de 30 dias depois de approvada pelo Governo a conta de cada semestre, nos termos das clausulas XXIV e XXV, as sommas a que elle tiver direito de conformidade com a clausula XXXVI.

A essa caixa especial serão recolhidos o producto da taxa até 2% sobre a importancia que tiver sido fixada pelo Governo e bem assim o de qualquer outra taxa relativa á entrada da barra que lhe competir e que for estabelecida pelo mesmo Governo, ficando, porém, entendido que para a remuneração do capital empregado nas obras até o maximo de 6% ao anno, de accordo com a clausula XXXVI já acima citada, o contractante só terá direito ao que tiverem produzido em cada anno as fontes de receita da caixa especial, acima mencionada.

LXI

Fica entendido que os direitos e obrigações attribuidos ao contractante neste contracto passarão, sem modificação alguma, para a empresa ou companhia que elle organizar para os fins deste contracto.

Si a companhia for estrangeira, não poderá funcionar nesta Republica sem prévia permissão do Governo, e terá aqui representante com plenos e illimitados poderes para tratar e resolver definitivamente perante o administrativo ou o judiciario brasileiros, quaesquer questões que com ella se suscitarem no paiz, podendo o dito representante ser demandado e receber citação inicial e outras, em que por direito se exija citação pessoal, condição a que igualmente ficará sujeito o contractante si executar directamente o contracto.

LXII

O fóro para todas as questões judiciais entre o Governo e o contractante, seja este autor ou réo, será o federal.

LXIII

O contractante obriga-se a dirigir pessoalmente as obras a que se refere o presente contracto, podendo ter substituto acceito pelo Governo.

LXIV

Ao contractante caberá o direito exclusivo da exploração de serviços de portos e a execução de trabalhos e obras a isso destinadas dentro dos limites aqui designados e que são: toda a zona banhada pelo Canal do Norte desde o Baixio da Setia, este inclusive, até a entrada do mesmo Canal no Oceano, comprehendendo todas as suas enseadas e o actual porto da cidade do Rio Grande, bem como 20 kilometros de costa maritima ao sul e ao norte da embocadura do referido canal do Norte.

Parapho unico. Durante o mesmo prazo o contractante, igualmente, terá direito de preferencia, em igualdade de condições, para a construcção, uso e gozo de obras congeneres em qualquer ponto da hacia hydrographica da Lagôa dos Patos, cuja concessão depende do Governo da União.

LXV

O sello proporcional deste contracto deverá ser pago sobre as importancias que forem sendo apuradas e fixadas para a formação do capital de accôrdo com as regras estabelecidas na clausula XXV.

A falta de regularidade no pagamento desse imposto aos cofres publicos federaes, suspenderá os effeitos do despacho pelo qual tenha sido mandado incluir no capital a importancia das obras executadas e approvadas em cada semestre.

Por assim haverem accordado e ter sido pago pelo contractante, além da caução de quarenta contos (40:000\$), a que se refere a clausula XLIX deste contracto, como já ficou dito na mesma clausula, o sello de um conto duzentos e sessenta e cinco mil réis (1:265\$), relativo ao prazo deste contracto, conforme provou com o recibo passado no Thesouro Federal, em 11 de setembro de 1906, passado no verso da respectiva guia, que fica archivada nesta Secretaria de Estado, mandou o Sr. Ministro lavrar o presente contracto, que depois de ler e achar conforme, assigna com o cidadão Candido Gaffrée, procurador e representante do engenheiro Elmer Lawrence Corthell, contractante da execução das obras de melhoramento da barra do Rio Grande do Sul e das do porto da cidade do Rio Grande, com as testemunhas José Carlos de Carvalho e Elpidio Azambuja de Oliva Maya e commigo, Arthur Azevedo, que o escrevi.

Sobre estampilhas no valor total de cento e quarenta mil e seiscentos, estava o seguinte: Rio de Janeiro, 12 de setembro de 1906.

LAURO SEVERIANO MÜLLER.
CANDIDO GAFFRÉE.
JOSÉ CARLOS DE CARVALHO.
ELPIDIO AZAMBUJA DE OLIVA MAYA.
ARTHUR AZEVEDO.

Tabella de preços, em ouro, para as obras do porto do Rio Grande a que se refere o contracto desta data

1. Pedra partida, junto da obra, 1 ^m ³.....	4\$560
2. Pedra britada para concreto, 1 ^m ³.....	5\$650
3. Areia grossa de agua doce, lavada, 1 ^m ³.....	3\$120
4. Cal de pedra, apagada, 1 ^m ³.....	18\$500
5. Cal de marisco, apagada, 1 ^m ³.....	15\$300
6. Cimento (1.420 peso especifico), 1 ^m ³.....	55\$000
7. Um milheiro de tijolos de 1 ^a qualidade, 0,22 ^m ×0,105 ^m ×0,07 ^m	28\$000
8. Um milheiro de telhas nacionaes de 1 ^a qualida- dade, 0,54 × 0,24 (romanas).....	70\$000

9. Ferro fundido, em obra assentada no respectivo lugar, 1 kg.....	\$260
10. Ferro forjado, idem idem idem, 1 kg.....	\$360
11. Trilhos de aço, idem idem idem, 1.000 kgs.....	58\$000
12. Accessorios para trilhos, idem idem idem, 1.000 kgs.....	68\$000
13. Assentamento de linha ferrea com lastro commum, 1 ^{m1}	2\$000
14. Calha de cobre n. 16, para exgotto de telhados, 0,20 ^m de bocca, 1 ^{m1}	3\$600
15. Conductor de cobre n. 16, idem idem idem, 0,12 ^m de diametro, 1 ^{m1}	3\$600
16. Alvenaria de pedra secca, inclusive andaime, etc., na obra, 1 ^{m3}	12\$000
17. Pedra para capcamento, granito, lavrado em tres faces, assentado, 1 ^{m3}	61\$000
18. Excavação em terreno arenoso sem escoramento, 1 ^{m3}	\$500
19. Argamassa de 1 de cimento para 3 de areia, 1 ^{m3}	27\$500
20. Argamassa de 1 de cimento para 2 de areia, 1 ^{m3}	33\$900
21. Argamassa de 2 de cimento para 3 de areia, 1 ^{m3}	38\$510
22. Argamassa de 1 de cal para 3 de areia, 1 ^{m3}	14\$260
23. Argamassa de 1 de cal para 2 de areia, 1 ^{m3}	16\$170
24. Alvenaria de pedra com argamassa de 1 de cimento para 3 de areia, 1 ^{m3}	20\$240
25. Alvenaria de pedra com argamassa de 1 de cimento para 2 de areia, 1 ^{m3}	21\$600
26. Alvenaria de tijolo com argamassa de 1 de cimento para 2 de areia, 1 ^{m3}	31\$700
27. Alvenaria de tijolo com argamassa de 1 de cimento para 3 de areia, 1 ^{m3}	31\$300
28. Concreto (450 kgs.) de argamassa para 0,9 ^{m3} de pedra e argamassa de 1: 3,1 ^{m3}	30\$000
29. Emboço e reboço com argamassa de 1 de cimento para 2 de areia, 0,02 ^m de espessura, 1 ^{m2}	7\$500
30. Emboço e reboço com argamassa de 1 de cal para 3 de areia, 0,02 de espessura, 1 ^{m2}	4\$200
31. Rejuntamento com argamassa de 1 de cimento para 2 de areia, 1 ^{m2}	1\$220
32. Pintura a oleo, por ^{m2} , e por cada mão.....	\$380
33. Um dormente de madeira de lei posto na linha, 1,7 × 0,2 × 0,12.....	2\$300
34. Madeira de lei do Rio Grande, em peças grossas, 0,3 × 0,3 até 7,5 ^m — 1 ^{m3}	31\$000
35. Madeira de lei do Rio Grande em peças finas, serradas, de comprimento até 5,5 ^m — 1 ^{m3}	50\$000
36. Pedreiro, por dia.....	5\$000
37. Servente, por dia.....	2\$820
38. Trabalhador commum, por dia.....	2\$500
39. Carpinteiro, por dia.....	5\$000
40. Ajudante de carpinteiro, por dia.....	3\$750
41. Madeira de pinho do Rio Grande, em peças grossas, 0,3 × 0,3 até 7,5 ^m — 1 ^{m3}	27\$000
42. Madeira de pinho do Rio Grande, em peças finas, até 5,5 ^m de comprimento, 1 ^{m3}	31\$000
43. Um metro cubico de aterro, com materiaes provenientes da dragagem, medida no perfil da obra prompta.....	\$390
44. Um metro cubico de aterro com materiaes não provenientes da dragagem, medida no perfil da obra prompta.....	1\$200
45. Um metro cubico de dragagem calculado pelo perfil de serviço prompto.....	\$520

Rio de Janeiro, 18 de abril de 1906.— *Lauro Severiano Müller.*

LEI N. 1.617 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1906

(Fixa a despeza para 1907)

Art. 34, verba 10ª. Obras federaes nos Estados: ...

... Mantidas as consignações de: 300:000\$ para a barra e porto do Rio Grande do Sul, inclusive a quantia para a fiscalização.....

DECRETO N. 6.326 — DE 12 DE JANEIRO DE 1907

Estabelece a taxa de 2 %, ouro, sobre o valor da importação realizada pelas alfandegas do Rio Grande do Sul.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo á necessidade de prover o Thesouro Federal dos recursos indispensaveis para occorrer ás despesas com o serviço das obras do porto do Rio Grande, Estado do Rio Grande do Sul, e usando da autorização contida no art. 3º, n. 11, primeira parte, da lei n. 1.616, de 30 de dezembro de 1906, decreta:

Art. 1.º Fica estabelecida neste exercicio a taxa de 2 %, ouro, sobre o valor da importação realizada pelas alfandegas do Estado do Rio Grande do Sul, exceptuadas as mercadorias de que trata o n. 2 do art. 1º da referida lei.

Art. 2.º A mencionada taxa será arrecadada pelas alfandegas do mesmo Estado, a partir de 15 do corrente mez, e será escripturada sob o titulo — Renda com applicação especial — fundos destinados ás obras de melhoramentos de portos executadas pela União.

Art. 3.º Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 12 de janeiro de 1907, 19º da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

David Campista.

DECRETO N. 6.615 — DE 22 DE AGOSTO DE 1907

Marca novo prazo para conclusão das obras da 1ª secção do cães a construir no porto do Rio Grande.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu Elmer Lawrence Cortholl, concessionario das obras do porto da cidade do Rio Grande, Estado do Rio Grande do Sul, decreta:

Artigo unico. Em substituição do prazo fixado na clausula XVIII do contracto a que se refere o decreto n. 5.979, de 18 de abril de 1906 para a conclusão das obras da 1ª secção do cães a construir no porto do Rio Grande, fica marcado para esse fim o de cinco annos e seis mezes, contados da data em que forem approvados os respectivos estudos definitivos, os quaes deverão ser apresentados ao governo pelo concessionario até 15 de novembro do corrente anno.

Rio de Janeiro, 22 de agosto de 1907, 19º da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

DECRETO N. 6.788 — DE 12 DE DEZEMBRO DE 1907

Concede autorização á « Companhia Port of Rio Grande do Sul » para funcionar na Republica.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a *Companhia Port of Rio Grande do Sul* devidamente representada, decreta:

Artigo unico. E' concedida autorização á *Companhia Port of Rio Grande do Sul* para funcionar na Republica com os estatutos que apresentou, mediante as clausulas que a este acompanham, assignadas pelo ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas e ficando a mesma companhia obrigada a cumprir as formalidades exigidas pela legislação em vigor.

Rio de Janeiro, 12 de dezembro de 1907, 19° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

Clausulas que acompanham o decreto n. 6.778 desta data

I

A *Companhia Port of Rio Grande do Sul* é obrigada a ter um representante no Brazil 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 Brazil ficarão sujeitos unicamente ás respectivas leis e regulamentos e á jurisdicção de seus tribunaes judiciais 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 funcionar 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 do direito nacional 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 1:000\$ a 5:000\$ e, no caso de reincidencia, pela cassação da autorização concedida pelo decreto em virtude do qual baixam as presentes clausulas. (1)

Rio de Janeiro, 12 de dezembro de 1907.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

(1) Seguem-se os estatutos da Companhia.

LEI N. 1.841 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1907

(Fixa a despeza para 1908)

Art. 22. E' o Presidente da Republica autorizado:
I. A despende:

.....
e) até 30:000\$ para construcção de um pequeno cães ou ponte de desembarque de mercadoras no porto de Uruguayana, no Estado do Rio Grande do Sul.

DECRETO N. 6.848 — DE 11 DE FEVEREIRO DE 1908

Approva os planos, plantas e orçamentos definitivos para o porto do Rio Grande do Sul.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os planos, plantas e orçamentos, que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, para execução das obras de melhoramento do porto do Rio Grande, a que se refere o decreto n. 5.979, de 18 de abril de 1906, observadas as clausulas que com este baixam, assignadas pelo ministro da Industria, Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 11 de fevereiro de 1908, 20ª da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

Clausulas a que se refere o decreto n. 6.848, desta data

I

As obras de melhoramento do porto do Rio Grande, approvadas pelo presente decreto, são as que constam dos planos e plantas apresentados em 11 de maio de 1907 pelo representante do engenheiro Elmer L. Corthell, concessionario das mesmas obras em virtude do decreto n. 5.979, de 18 de abril de 1906.

II

O valor destas obras não deverá exceder de 25.500:001\$212, em ouro, de conformidade com o orçamento annexo, rubricado pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas.

III

A secção transversal da muralha de cães será a que foi proposta de 14 de novembro de 1907 para um projecto substitutivo, na ilha do Ladino, cujo desenho a este annexo é tambem rubricado pelo mesmo director geral acima referido.

IV

O aterro com o producto da dragagem será feito entre o alinhamento do cães e a cidade, fazendo desapparecer todos os banhados e terrenos baixos existentes ao sul da mesma cidade.

Só depois de assim aterrada esta parte, poderá ser prolongado o aterro para lessuêste, sobre os banhados que ahí se encontram.

V

O balisamento illuminativo e sonoro do canal do norte, desde a barra até a entrada da bacia do porto, inclusive o do canal de accesso para este, correrá por conta das obras de melhoramento da barra, como estipula a clausula I, lettra *d*, do decreto n. 5.979, de 19 de abril de 1906.

VI

O concessionario apresentará opportunamente, para approvação do Governo, os projectos completos e respectivos orçamentos para os exgottos e drenagem da faixa do cães, abastecimento de agua, dique, e para as demais obras accessorias, cujos detalhes não tiverem ainda sido approvados.

Rio de Janeiro, 11 de fevereiro de 1908. — *Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

AVISO N. 58 — DE 20 DE FEVEREIRO DE 1908

Manda sustar obras, no porto do Rio Grande do Sul, não approvadas

Tendo o representante do contractante das obras de melhoramento do porto do Rio Grande do Sul communicado a este Ministerio, em data de 17 do corrente mez, que, de accôrdo com o § 2º da clausula 17ª do contracto a que se refere o decreto n. 5.979, de 18 de abril de 1906, expedira ordens para serem iniciadas aquellas obras segundo os planos e orçamentos por elle aqui apresentados em novembro do anno proximo passado, cumpre que sem demora lhe declareis, em resposta, que, por decreto n. 6.848, de 4 do corrente mez, o Governo resolveu approvar os planos e plantas anteriormente apresentados pelo mesmo representante, em 11 de maio, referentes ao projecto do Sacco da Mangueira, que foi assim preferido ao da ilha do Ladino, exceptuada, no emtanto, a secção transversal da muralha do respectivo cães e devendo taes estudos ser opportunamente completados nessa conformidade. Nestas condições e tendo tido o Governo de decidir sobre a escolha dentre tres projectos submittidos á sua consideração pelo contractante, nenhum dos quaes satisfazia a todas as exigencias do contracto, que o ultimo, ao contrario, modificaria sensivelmente si viesse a ser approvado, não poderia ser applicavel ao caso a disposição em que o referido requerente se fundou para expedir as ordens alludidas, cuja execução este Ministerio espera, á vista do exposto, seja promptamente sustada.

Saude e fraternidade. — *Miguel Calmon.* — Sr. engenheiro fiscal das obras do melhoramento do porto do Rio Grande do Sul.

AVISO N. 62 — DE 22 DE FEVEREIRO DE 1908

Declara quaes são as plantas e documentos a que se refere a clausula XXVII do contracto do Porto Rio Grande do Sul

Em resposta a vosso officio de 5 do corrente mez, informando sobre a interpretação dada pelo representante do concessionario das obras da barra e do porto do Rio Grande do Sul á clausula XXVII do respectivo contracto, declaro-vos, para os devidos effeitos, que as plantas e mais documentos a que se referê a citada clausula são os que foram organizados

pela comissão fiscal a vosso cargo, durante a execução do contracto de 12 de setembro de 1906, não comprehendendo, portanto, os anteriores existentes no archivo da comissão das obras da barra e do porto, como pretende aquelle representante.

Saude e fraternidade. — *Miguel Calmon*. — Sr. chefe da comissão fiscal das obras da barra e do porto do Rio Grande do Sul.

DECRETO N. 6.981 — DE 8 DE JUNHO DE 1908

Approva as clausulas para o contracto que tem de ser celebrado com Elmer Lawrence Corthell para a execução das obras do melhoramento da barra do Rio Grande do Sul e do porto da cidade do Rio Grande, modificando as que baixaram com o decreto n. 5.979, de 18 de abril de 1906.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu Elmer Lawrence Corthell e usando da autorização conferida no n. XII do art. 22 da lei n. 1.841, de 31 de dezembro de 1907, decreta:

Artigo unico. Ficam approvadas as clausulas que com este baixam, assignadas pelo ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas, para o contracto que tem de ser celebrado com Elmer Lawrence Corthell para execução das obras do melhoramento da barra do Rio Grande do Sul e do porto da cidade do Rio Grande, modificando as que baixaram com o decreto n. 5.979 de 18 de abril de 1906.

Rio de Janeiro, 8 de junho de 1908, 20º da Republica.— AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.— *Miguel Calmon du Pin e Almeida*.

Clausulas a que se refere o decreto n. 6.981, desta data

I

O engenheiro Elmer Lawrence Corthell obriga-se, por si ou por companhia que organizar, mantida a responsabilidade profissional delle, a executar, sob a fiscalização do Governo, as seguintes obras e serviços, por sua conta e risco:

a) a construcção, dentro do prazo de cinco annos e meio, a contar de 1 de fevereiro de 1908, de um porto maritimo na cidade do Rio Grande, que corresponda a todas as exigencias modernas de um porto de primeira ordem, para o serviço de franca navegação de embarcações de 10 metros de calado, e a sua exploração, durante o prazo do contracto, de conformidade com as disposições do decreto n. 1.746, de 13 de outubro de 1869;

b) a abertura, dentro do prazo de seis annos, a contar de 12 de setembro de 1906, e manutenção, á sua custa, durante o prazo do contracto, de um canal maritimo, entre a actual embocadura do Canal do Norte e as aguas profundas do Oceano, que permitta franca navegação de embarcações de 10 metros de calado com aguas em zero da escala de referencia de altitudes, por meio de dous molhes de empedramento;

c) a conservação, á sua custa, tanto no porto como no Canal do Norte, a partir do porto, e no canal maritimo até as aguas profundas do Oceano durante o prazo do contracto, da profundidade necessaria para franca navegação de embarcações de 10 metros de calado, com aguas em zero da escala de referencia acima mencionada;

d) a construcção e conservação, á sua custa, durante o prazo do contracto, de dous pharoletes, um em cada extremidade dos molhes, e bem assim o balizamento illuminativo para toda navegação, desde a entrada do canal maritimo na barra até dentro do porto do Rio Grande.

II

O contractante obriga-se a ter no local dos trabalhos todo o material e instalações necessarias ao inicio effectivo e regular proseguimento das obras de abertura da barra e de construcção do porto do Rio Grande dentro do prazo de seis mezes, a contar da data de assignatura do contracto celebrado nos termos deste decreto, e a terminar ambos esses trabalhos dentro dos prazos fixados na clausula anterior.

III

O contractante garante o estabelecimento do canal marítimo de que trata a clausula I, b, entre o Oceano e o Canal do Norte, até o porto do Rio Grande, para franca navegação de embarcações de 10 metros de calado, e que assim se deverá conservar, permanentemente, pela acção de dous molhes, sendo, nestes termos, contractada a execução das obras que considera necessarias para tal fim, pelo preço em globo, de 18.000:000\$, ouro, cujo pagamento será feito em cinco prestações e do seguinte modo:

- 1ª, 5.400:000\$, quando estiver estabelecido um canal para franca navegação de embarcações de seis metros de calado;
- 2ª, 3.600:000\$, quando estiver estabelecido um canal para franca navegação de embarcações de sete metros de calado;
- 3ª, 1.800:000\$, quando estiver estabelecido um canal para franca navegação de embarcações de oito metros de calado;
- 4ª, 1.800:000\$, quando estiver estabelecido um canal para franca navegação de embarcações de nove metros de calado;
- 5ª, 5.400:000\$, finalmente, quando estiver estabelecido um canal definitivo para franca navegação de embarcações de 10 metros de calado.

IV

Dos 18.000:000\$, que constituem o preço em globo da abertura da barra, ficarão como caução no Thesouro Federal 1.800:000\$, que serão descontados da quinta e ultima prestação, para garantia da conservação, prolongamento dos molhes e reparações da barra e, principalmente, da manutenção da profundidade prescripta para a franca navegação de embarcações de 10 metros de calado com aguas em zero da escala de referencia desde o porto do Rio Grande até as aguas profundas do Oceano. Da caução serão entregues 900:000\$, depois de decorridos 10 annos a contar da data do pagamento da quinta e ultima prestação, e os 900:000\$ restantes após 20 annos, contados da mesma data.

O contractante obriga-se a integrar a caução de 1.800:000\$ durante os primeiros 10 annos do prazo e de 900:000\$ durante os 10 annos seguintes, sempre que fór desfalcada por qualquer despeza feita pelo Governo, de accôrdo com o contracto, por conta do contractante, e que este se tenha recusado a pagar. A integração será feita dentro do prazo de 30 dias, contados da respectiva intimação, sob pena de ficar o contractante constituido em mora *ipso jure* e obrigado por isso ao pagamento do juro de nove por cento (9%) ao anno, cabendo ao Governo o direito de cobrar executivamente a importancia do desfalque e correspondentes juros nos termos do artigo quinquagesimo segundo, letras b e c, parte quinta, do decreto n. 3.084 de 5 de novembro de 1898.

Sob as mesmas condições, é facultado ao contractante constituir a caução de que trata esta clausula, com titulos da divida publica de 5% ouro, na importancia de 2.000:000\$000.

Fica entendido que, se a caução tiver sido desfalcada por despezas feitas pelo Governo, por conta do contractante, de

accôrdo com o contracto, só lhe serão entregues os saldos que houverem no fim de cada um dos dous prazos acima marcados.

V

Se, findo o prazo de seis mezes de que trata a clausula II, não tiver o contractante, no local dos trabalhos o material e installações a que a mesma se refere, ou não tiver dado principio regular aos trabalhos, considerar-se-ha o contracto rescindido de pleno direito, sem dependencia de acção ou interpellação judicial, restituindo o contractante ao Governo todas as installações, machinismos e materiaes de construcção e bem assim o material fluctuante, que lhe é cedido gratuitamente para ser utilizado nas obras.

Igualmente ficarão pertencendo ao Governo, sem indemnização alguma ao contractante, quaesquer installações, machinismos ou materiaes, de qualquer especie, de sua propriedade, que existam no Rio Grande do Sul.

VI

Durante o prazo do contracto, o contractante terá o usufructo dos terrenos de marinha que forem necessarios, ás obras e suas dependencias e que ainda não estiverem aforados, bem como dos desapropriados e aterrados.

De accôrdo com o Governo, o contractante poderá arrendar os terrenos accrescidos que não forem necessarios aos fins do contracto, sendo recolhido o producto do arrendamento á Caixa Especial para o serviço de melhoramento dos portos, observado o disposto no paragrapho unico do art. 5º do decreto n. 6.368, de 14 de fevereiro de 1907.

O arrendamento só poderá effectuar-se depois de approvado pelo Governo o plano respectivo, ouvida a Municipalidade, e reservados os terrenos que forem necessarios para serviços publicos da União, do Estado ou do Municipio.

VII

O contractante obriga-se a proporcionar ao Governo todas as facilidades no tocante á execução das obras de defesa e fortificação da barra e do porto do Rio Grande, segundo os planos e instrucções do Ministerio da Guerra, e especialmente a ceder, sem onus algum, os terrenos precisos para as ditas obras, e a fornecer, do seu material e pelo preço do custo, o necessario ás mesmas.

VIII

As medições semestraes e as tomadas de contas serão feitas de accôrdo com as instrucções approvadas pelo decreto n. 6.501, de 6 de junho de 1907.

Na conta do semestre em que forem iniciados os trabalhos, além do valor das obras durante elle feitas será incluída a quantia de mil seiscentos e trinta e oito contos trezentos e dezoito mil, novecentos e setenta réis (1.638:318\$970), ouro, correspondente á importancia das despezas technicas, administrativas, para installações de serviços e outras, que sob esta mesma rubrica se acham consignadas no orçamento approvado, ficando, porém, sujeita á rectificação que resultar da liquidação do capital empregado nas obras.

Essa verba comprehende as referidas despezas durante todo o periodo da construcção das obras até sua conclusão e será incluída em conta sem direito á porcentagem de dez por cento, (10 %), para lucros, contemplada no orçamento approvado.

Fica entendido que o valor das obras construídas no semestre e abandonadas ou alteradas por accôrdo com o Governo, durante a execução dos trabalhos, de conformidade com o § 3º

da clausula decima setima do contracto de 12 de setembro de 1906, será incluído na conta de medição do respectivo semestre.

IX

O contractante deverá formar, a partir, o mais tardar, de 1 de janeiro de 1922, um fundo de amortização por meio de quotas deduzidas dos seus lucros líquidos, e do producto da venda da parte dos terrenos desapropriados e aterrados, que não fôr necessaria á execução das obras e ao serviço, de modo a reproduzir o capital empregado no fim do prazo do contracto.

X

Qualquer trecho do cáes só poderá ser entregue ao trafego, provisorio ou definitivo, mediante autorização do Governo.

Logo que forem iniciadas as obras e durante o periodo de construção em que não haja trecho algum de cáes em trafego provisorio ou definitivo, será cobrada da taxa de dous por cento (2 %), ouro, sobre o valor total da importação pela barra, a parte necessaria para produzir seis por cento (6 %) ao anno do capital que fôr sendo semestralmente verificado como effectivamente empregado nas obras.

Para o primeiro semestre de construção, inteiro ou não, o capital será o de que trata a clausula oitava, accrescido do valor das obras realizadas nesse periodo.

Logo que fôr inaugurado qualquer trecho do cáes serão cobradas as taxas de que trata a clausula vigesima nona do contracto de 12 de setembro de 1906.

Caso no fim de cada anno, depois de concluidas as obras, se verifique que, com a applicação destas taxas, a renda bruta total arrecadada é inferior a seis e sessenta avos (6/60) do capital empregado nas obras, deduzida a competente amortização, o Governo permittirá o augmento das mesmas taxas, que possa produzir esse valor no anno seguinte, se o Congresso Nacional a isto o autorizar, ou, caso essa elevação não convenha ou seja insufficiente, a cobrança da parte da taxa de dous por cento (2 %), ouro, sobre o valor total da importação, pela barra, que produza idéntico resultado.

Todos esses calculos serão feitos sobre a renda bruta e o valor total da importação do anno proximo findo, não cabendo ao Governo nenhuma responsabilidade para com o contractante, e vice-versa, caso esse augmento de taxa sobre a importação produza resultado inferior ou superior ao necessario no anno da sua applicação.

XI

O contractante terá o direito exclusivo de exploração dos serviços de porto e da execução dos trabalhos e obras a isto destinados, dentro de toda a zona banhada pelo Canal do Norte, desde o Baixo da Seitia, inclusive, até a entrada do mesmo Canal no Oceano, comprehendidas todas as suas enseadas e o actual porto da cidade do Rio Grande, e na extensão de 20 kilometros de costa maritima, ao sul e ao norte da embocadura do referido Canal do Norte.

No caso de não querer o contractante tomar a si a execução das obras e serviços de que trata a presente clausula, com os onus e vantagens do contracto, terá o Governo o direito de as executar por si ou por terceiro.

Durante o prazo do contracto terá o contractante preferencia, em igualdade de condições, para a construção, uso e gozo de obras congêneres em qualquer ponto da bacia hydrographica da lagôa dos Patos, e que dependam de concessão do Governo da União.

XII

Se, em vista de estudos mais completos, julgar o Governo preferivel, deverá o contractante, em vez de abrir um porto

na lagôa da Mangueira, como propoz, construí-lo em outro local, contanto que seja nas imediações da cidade do Rio Grande e não mais distante do que aquelle.

XIII

O contractante obriga-se a construir um edificio apropriado á installação da agencia do correio e da estação telegraphica na cidade do Rio Grande do Sul, de accôrdo com o projecto que fôr approvedo pelo Governo Federal, sendo levadas á conta do capital das obras do porto as respectivas despezas.

XIV

Continuam em vigor as clausulas II, III, IV, VI, VIII, IX, XII, XIII, XIV, XV, XVI, XVII, XVIII, XX, XXI, XXIII, XXIV, XXVII, XXVIII, XXIX, XXX, XXXI, XXXII, XXXIII, XXXIV, XXXV, XXXVII, XXXVIII, XXXIX, XL, XLI, XLII, XLIII, XLIV, XLV, XLVI, XLVII, XLVIII, XLIX, L, LI, LII, LIII, LIV, LV, LVI, LVII, LIX, LX, LXI, LXII, LXIII e LXV do contracto de 12 de setembro de 1906, celebrado nos termos do decreto n. 5.979, de 18 de abril do mesmo anno, de accôrdo com as modificações feitas nas clausulas precedentes.

XV

Ficará sem effeito o presente decreto se o respectivo contracto não fôr assignado dentro de 10 dias, contados da data de sua publicação no *Diario Official*.

Rio de Janeiro, 8 de junho de 1908. — *Miguel Calmon du Pin e Almeida*.

DECRETO N. 7.007 — DE 2 DE JULHO DE 1908

Concede autorização á «Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul» para funcionar na Republica

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a *Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul*, devidamente representada, decreta:

Artigo unico. E' concedida autorização á *Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul* para funcionar na Republica com estatutos que apresentou, mediante as clausulas que a este acompanham, assignadas pelo Ministro de Estado da Industria Viação e Obras Publicas e ficando a mesma companhia obrigada ao cumprimento das formalidades exigidas pela legislação em vigor.

Rio de Janeiro, 2 de julho de 1908, 20° da República.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

Clausulas que acompanham o decreto n. 7.007, desta data

I

A *Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul* é obrigada a ter um representante no Brazil 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 Brazil ficarão sujeitos unicamente ás respectivas leis e regulamentos e á jurisdicção de seus tribunaes judiciarios 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 a 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 funcionar 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 do direito nacional que rege as sociedades anonymas.

V

A infracção de qualquer das clausulas para a qual não esteja comminada pena especial, será punida com a multa de 1:000\$ a 5:000\$ e, no caso de reincidencia, pela cessação da autorização concedida pelo decreto em virtude do qual baixam as presentes clausulas.

Rio de Janeiro, 2 de julho de 1908.— *Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

DECRETO N. 7.024 — DE 9 DE JULHO DE 1908

Transfere á «Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul» o contrato celebrado com o engenheiro Elmer Lawrence Cortell para as obras da barra do Rio Grande do Sul e do porto da cidade do Rio Grande.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu o engenheiro Elmer Lawrence Cortell, concessionario das obras de melhoramento da barra do Rio Grande do Sul e do porto da cidade do Rio Grande, decreta:

Artigo unico. Fica transferida á *Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul* a concessão feita pelo decreto n. 5.979, de 18 de abril de 1906, a que se refere o contracto de 12 de setembro do mesmo anno, e decreto n. 6.981, de 8 de junho, de 1908, e respectivo contracto, para a construcção das obras da barra do Rio Grande do Sul e do porto da cidade do Rio Grande, ficando subrogada a mesma companhia nos direitos e obrigações decorrentes do referido contracto e mantida a responsabilidade do dito engenheiro Elmer Lawrence Cortell, quanto ás obras, nos termos da alludida concessão.

Rio de Janeiro, 9 de julho de 1908, 20° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

(1) Seguem-se os estatutos da companhia.

DECRETO N. 7.121 — DE 17 DE SETEMBRO DE 1908

Approva o novo projecto para o porto do Rio Grande do Sul, situado a léste da ilha do Ladino, em substituição do que foi approved pelo decreto n. 6.848, de 11 de fevereiro do corrente anno.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a *Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul*, e tendo em vista o resultado de estudos mais completos feitos pela mesma companhia, decreta:

Artigo unico. Fica approved, de accôrdo com o disposto na clausula XII do contracto de 27 de julho ultimo, o novo projecto apresentado pela referida companhia, em substituição do que foi approved pelo decreto n. 6.848, de 11 de fevereiro do corrente anno, para o porto do Rio Grande, que passará a ficar situado a léste da ilha do Ladino, no Estado do Rio Grande do Sul, de conformidade com os planos e orçamentos rubricados pelo director geral de Obras e Viação da respectiva Secretaria de Estado e observadas as clausulas que com este baixam, assignadas pelo ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 17 de setembro de 1908, 20° da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

Clausulas a que se refere o decreto n. 7.121, desta data

I

As obras de melhoramentos do porto do Rio Grande, approvedas pelo presente decreto, são as que constam dos planos e plantas apresentados em 22 de julho de 1908 pela *Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul*, cessionaria das mesmas obras.

II

O valor das obras, incluindo a construcção de um dique para reparação de navios, não deverá exceder de 28.879:155\$769, de conformidade com o orçamento anexo, rubricado pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas.

III

O aterro entre o cães e a cidade será feito com o material extrahido por dragagem na abertura da bacia do porto e do canal de acesso, e de modo a desaparecerem todos os alagadiços que existirem de permelo.

IV

Logo que se verifiquem principios de erosão na margem léste do canal do Norte, entre o novo porto e a cidade de S. José do Norte, a companhia fará o necessario revestimento para protecção da mesma margem, no prazo que lhe fôr marcado pelo engenheiro chefe da fiscalização.

V

A companhia obriga-se a conservar e a manter á sua custa o canal da Barca, desde o canal do Norte até ao velho porto, com a profundidade de agua necessaria aos fins do contracto.

VI

A companhia apresentará opportunamente, para approva-
ção do Governo, os projectos completos e respectivos orçamen-
tos para os exgottos, a drenagem e o abastecimento de agua na
faixa do cáes, para o dique e para as demais obras accessorias,
cujos detalhes não tiverem ainda sido apresentados, tudo dentro
dos limites das respectivas verbas consignadas no orçamento
anexo.

VII

O producto do arrendamento dos terrenos accrescidos a
que se refere a clausula VI do decreto n. 6.981, de 8 de junho
de 1908, fará parte da renda bruta de que trata a clausula
XXXVIII do decreto n. 5.979, de 18 de abril de 1906.

Rio de Janeiro, 17 de setembro de 1908.— *Miguel Calmon
du Pin e Almeida.*

LEI N 2.050 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1908

(Fixa a despesa para 1909)

Art. 16. Fica o Presidente da Republica autorizado:

I. A despende.....

k) até 30.000\$ para construcção de um pequeno cáes ou
ponte de desembarque de mercadorias no porto de Uruguayana,
Rio Grande do Sul.

DECRETO N. 7.159 — DE 29 DE OUTUBRO DE 1908

Concede á «Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul» autorização
para construir uma estrada de ferro de Monte Bonito á barra do Rio
Grande e approva as respectivas plantas e orçamentos.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil,
attendendo ao que requereu a *Compagnie Française du Port de
Rio Grande do Sul*, decreta:

Art. 1.º Fica concedida á *Compagnie Française du Port de
Rio Grande do Sul* autorização para construir uma estrada de
ferro de Monte Bonito á barra do Rio Grande, com destino ex-
clusivo ao transporte da pedra para os serviços das obras da
barra e do porto do Rio Grande do Sul, a cargo da referida
companhia.

Art. 2.º Ficam approvedos os planos e orçamentos apresen-
tados pela dita companhia, e que com este baixam, devidamente
rubricados, observadas as seguintes clausulas, assignadas pelo
ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras
Publicas.

Rio de Janeiro, 29 de outubro de 1908, 20º da Republica.—
AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA. — *Miguel Calmon du Pin e
Almeida.*

Clausula a que se refere o decreto n. 7.159, desta data

I

A estrada de ferro de bitola normal de 1^m,44 desde a pe-
dreira de Monte Bonito até a barra do Rio Grande do Sul, com

73k,516 de extensão e 14^m de desvios, será exclusivamente destinada ao serviço de transporte da pedra para as obras da barra e do porto, não podendo, por isso, receber passageiros ou mercadoria com outro destino.

II

O cruzamento da referida linha ferrea com a Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé deverá ser superior ou inferior, de modo a evitar dificuldades no serviço de condução da pedra.

III

O custo da linha ferrea, de accôrdo com os planos e orçamento approvados, fica limitado á importancia de..... 3.397:903\$932, ouro, sendo que sómente metade do custo da construcção será levada á conta do capital das obras do porto, reservando-se o Governo o direito, concluidas as obras, de resgatar a estrada por quantia igual a essa metade.

Rio de Janeiro, 29 de outubro de 1908. — *Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

DECRETO N. 7.411 — DE 14 DE MAIO DE 1909

Altera o traçado da linha ferrea de Monte Bonito a Barra, da «Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul», a que se refere o decreto n. 7.159, de 29 de outubro de 1908.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a *Compagnie Française du Port de Rio Grandê do Sul*, decreta:

Artigo unico. Fica alterado o traçado da linha ferrea de Monte Bonito a Barra, a que se refere o decreto n. 7.159, de 29 de outubro de 1908, de accôrdo com as correspondentes plantas e mais documentos apresentados pela referida companhia, os quaes com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, e mediante as clausulas que a este acompanham, assignadas pelo ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 14 de maio de 1909, 21^o da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

Clausulas a que se refere o decreto n. 7.411, desta data

I

Fica a *Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul* autorizada a construir, em substituição da estrada de ferro indicada no decreto n. 7.159, de 29 de outubro de 1908, as seguintes linhas:

1^o, a linha de serviço ou linha tronco, de Monte Bonito á margem do S. Gonçalo, de accôrdo com as plantas e mais documentos a que se refere o presente decreto;

2^o, um ramal destinado a ligar a pedreira de Monte Bonito á Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé, arrendada á *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*;

3^o, um ramal que, partindo da mesma estrada de ferro nas proximidades da cidade do Rio Grande, vá ter á Barra.

II

Será de um metro entre trilhos a bitola da linha tronco e dos ramaes e o respectivo trafego deverá ficar sujeito ás condições já estipuladas para a linha de Monte Bonito á Barra pelo referido decreto n. 7.159.

III

A companhia deverá opportunamente submeter á approvação do Governo as plantas e mais documentos, inclusive o orçamento, necessarios para a construcção dos ramaes de que trata a clausula I.

IV

São mantidas em relação ás linhas ferreas indicadas nos numeros 1° a 3° da presente clausula I, as disposições da clausula III, a que se refere o decreto n. 7.159, de 29 de outubro de 1908, ficando estabelecido por esta fórma que o custo total das referidas linhas, construídas nas condições ora estipuladas, não excederá da importancia allí indicada de 3.397:903\$932, ouro e, outrosim, que sómente a metade desse custo assim limitado será levado á conta do capital, das obras do porto, concluídas as quaes, o Governo terá o direito de resgatar as linhas ferreas de que se trata por quantia igual a esta importancia.

Rio de Janeiro, 14 de maio de 1909. — *Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

DECRETO N. 7.490 — DE 5 DE AGOSTO DE 1909

Approva a planta do local para officinas e outras installações geraes da « Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul » e declara de utilidade publica, para os effeitos da desapropriação, os terrenos allí comprehendidos

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a *Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul*, devidamente representada, decreta:

Artigo unico. Fica approvada a planta que com este baixa, rubricada pelo director geral de Obras e Viação da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas, do local para construcção das officinas e outras installações da *Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul*, e declarando de utilidade publica, para os effeitos da desapropriação, o terreno comprehendido na referida planta.

Rio de Janeiro, 5 de agosto de 1909, 88° da Independencia e 21° da Republica.

NILO PEÇANHA.

Francisco Sá.

PORTARIA — DE 26 DE FEVEREIRO DE 1910

Approva as instrucções para a commissão fiscal das obras e da barra do Rio Grande do Sul.

O ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica, resolve approvar as instrucções que esta acompanham, assignadas pelo director geral de Obras e Viação da respectiva Secretaria de Estado, para a Commissão Fiscal das Obras da Barra e do Porto do Rio Grande do Sul.

Rio de Janeiro, 26 de fevereiro de 1910. — *Francisco Sá.*

INSTRUÇÕES PARA A COMISSÃO FISCAL DAS OBRAS DA BARRA E DO PORTO DO RIO GRANDE DO SUL, A QUE SE REFERE A PORTARIA DESTA DATA

Art. 1.º A comissão terá a seu cargo:

I. A fiscalização das obras de que trata o contracto de 12 de setembro de 1906, para o melhoramento da barra e do porto do Rio Grande do Sul.

II. A realização de todos os estudos e observações indispensáveis para o conhecimento das modificações que se produzirem no regimen da costa, da barra, no canal do Norte e suas immediações e de quaesquer outros factos que se verificarem durante a execução das obras projectadas.

III. A verificação constante dos nivelamentos a que se refere o contracto e dos quaes dependem os pagamentos das obras feitas.

IV. A execução eventual de trabalhos autorizados pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas.

Art. 2.º A comissão funcionará sob as ordens de um engenheiro chefe, com o pessoal constante da tabella annexa a estas instruções.

Serão nomeados por portaria do ministro o engenheiro-chefe e o engenheiro de 1.ª classe e sob proposta do engenheiro-chefe, os ajudantes de 2.ª classe, o secretario e o pagador.

O demais pessoal será de nomeação do engenheiro-chefe.

Art. 3.º Ao engenheiro-chefe incumbe:

I. Dirigir todos os serviços, distribuindo-os por seus subordinados e organizando instruções para a boa execução e regularidade dos mesmos;

II. Instituir e promover a fiscalização dos contractos celebrados para a execução das obras;

III. Propor ao Ministro da Viação e Obras Publicas todas as providencias e medidas que julgar convenientes ao bom andamento dos serviços;

IV. Requisitar da Alfandega do Rio Grande as quantias necessarias para occorrer ás despesas com o pessoal e compra de materiaes precisos para os diversos serviços a seu cargo;

V. Autorizar o pagamento das despesas da comissão e dos trabalhos executados que forem iniciados com approvação do Governo;

VI. Apresentar mensalmente ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o balanço das despesas feitas no mez anterior e, até 1 de dezembro de cada anno, o orçamento das despesas a effectuar no exercicio seguinte;

VII. Apresentar, até 31 de janeiro, ao mesmo ministerio, o relatorio annual dos trabalhos executados pela comissão durante o anno precedente;

VIII. Entender-se directamente com as autoridades federaes e estaduais relativamente ao bom e ininterrupto andamento dos serviços a cargo da comissão.

Art. 4.º O Governo distribuirá annualmente á Delegacia Fiscal do Thesouro no Estado do Rio Grande do Sul, que a transferirá á Alfandega do Rio Grande, a quantia necessaria para as despesas da comissão.

Art. 5.º O engenheiro-chefe requisitará da Alfandega do Rio Grande ás quantias de que necessitar para as despesas de cada mez, e dellas prestará contas trimensalmente perante a Delegacia Fiscal do Thesouro no Estado do Rio Grande do Sul.

Art. 6.º O escripturario-pagador encarregado de receber da Alfandega do Rio Grande as quantias requisitadas pelo engenheiro-chefe, e de fazer o pagamento das folhas do pessoal, férias de trabalhadores, e contas, depois de devidamente processadas, escripturará todos os pagamentos em livro especial, rubricado pelo engenheiro-chefe.

Art. 7.º Ao escripturario-pagador, que prestará uma fiança de 5:000\$, será abonada para quebras uma gratificação de 10 % dos respectivos vencimentos, quando se achar no exercicio de seu cargo.

Esta gratificação será abonada a quem o substituir em suas faltas e impedimentos.

Art. 8.º Para os casos não previstos nestas instrucções, vigorarão as disposições do regulamento approved pelo decreto n. 2.917, de 21 de junho de 1898.

QUADRO A QUE SE REFERE O ART. 2º DAS PRESENTES INSTRUCÇÕES

N.	Categoria	Ord.	Grat.	Venc.	Diaria
1	engenheiro-chefe.....	12:000\$	6:000\$	18:000\$	10\$000
1	ajudante de 1ª classe	10:000\$	5:000\$	15:000\$	6\$000
3	ajudantes de 2ª classe	6:400\$	3:200\$	9:600\$	5\$000
4	auxiliares-technicos..	3:200\$	1:600\$	4:800\$	4\$000
1	desenhista.....	4:000\$	2:000\$	6:000\$	—
1	secretario.....	5:400\$	2:700\$	8:100\$	—
1	escripturario-pagador	5:200\$	2:600\$	7:800\$	—
1	escripturario.....	3:600\$	1:800\$	5:400\$	—
1	porteiro.....	1:600\$	800\$	2:400\$	—
1	continuo.....	1:320\$	660\$	1:980\$	—

Observações

1.º O pessoal deste quadro será preenchido, á medida das necessidades dos serviços, mediante approvação do ministro, sob proposta do engenheiro-chefe.

2.º O engenheiro-chefe poderá admittir o pessoal auxiliar que se tornar necessario, pelo tempo indispensavel, os operarios e jornaleiros que forem precisos, mediante o abono de diarias ou salarios, cujas tabellas deverão ser previamente approvadas.

Directoria Geral de Obras e Viação, 26 de fevereiro de 1910.
—*J. F. Parreiras Horta*, director-geral.

AVISO N. 206 — DE 30 DE JULHO DE 1910

Pede ao Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas esclarecimentos sobre o pedido feito pela « Compagnie du Port du Rio Grande do Sul » para que lhe se'am entregues diversos terrenos de mactinhas necessarios ás obras da barra e do porto do Rio Grande.

Ao Sr. ministro da Viação e Obras Publicas — Afim de que este ministerio possa tomar em consideração o pedido feito pela *Compagnie du Port du Rio Grande do Sul*, nos requerimentos transmittidos com o vosso aviso n. 272, de 17 do mez proximo findo, para que lhe sejam entregues diversos terrenos de marinhãs necessarios ás obras da barra e do porto do Rio Grande, rogo vos digneis prestar os esclarecimentos a que se refere o parecer da sub-directoria technica do Patrimonio, junto por cópia, bem como providenciar no sentido de serem, de accódo com esse parecer, rectificadas as respectivas plantas, que, para esse fim, vos devolvo.

Rogo-vos, outrosim, me envieis uma cópia authentica do contracto de 12 de setembro de 1906, celebrado com a referida companhia.

Reitero-vos os meus protestos de elevada estima e consideração. — *Leopoldo de Bulhões*.

Estado de Matto Grosso

Porto de Corumbá

A cidade de Corumbá, situada á margem do rio Paraguay, é um entreposto commercial de bastante movimento. Para dotar o seu porto de um cáes que melhore as condições da navegação, o Governo organizou, por portaria de 4 de junho de 1907, uma commissão que para alli se dirigiu e, depois de estudos e investigações minuciosas, elaborou o projecto que foi approved pelo decreto n. 7.293, de 31 de janeiro de 1909.

As obras projectadas, cuja avaliação monta em 1.052:600\$, são as seguintes: uma muralha de cáes continuo, de 80 metros de extensão, ao longo da margem direita do rio Paraguay, com dois metros de altura d'agua na maxima estiagem e 8^m,80 na maior cheia observada; uma rampa de 40 metros de extensão, talude 1:3 e um a dois metros de altura d'agua na maior vasante; aterros, aparelhamento e um armazem de 80^m×20^m.

No primeiro projecto da commissão o cáes era planejado com 100 metros, a rampa com 80, e este orçamento se elevava a 1.800:000\$000. Reduzindo esse projecto ás proporções mais modestas acima citadas, o Governo poz as obras em concorrência por edital de 14 de maio do corrente anno, tendo sido recebidas duas propostas que foram classificadas. Essa concorrência foi depois annullada, não tendo ainda sido aberta outra.

LEI N. 1.617 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1906

Fixa a despesa para 1907

Art. 34, verba 10^a. Obras federaes nos Estados: Augmentada de 500:000\$ para a construcção de um trecho de cães na cidade de Corumbá no rio Paraguay, de 80 a 100 metros de extensão no lugar onde se acha a ponte da Alfandega, e que permita a atracação facil dos vapores e a carga e descarga das mercadorias. Uma vez construido o cães o Governo cobrará a taxa de cães de accôrdo com a lei em vigor.

PORTARIA — DE 4 DE JUNHO DE 1907

Approva as instrucções para a sub-commissão de estudos e construcção de um trecho de cães na cidade de Corumbá, Estado de Matto Grosso

O Ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viagão e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica, resolve approvar as instrucções que com este baixam, assignadas pelo director geral de Obras e Viagão da Secretaria de Estado deste Ministerio, pelas quaes se regerá a sub-commissão encarregada dos estudos e da construcção de um trecho de cães na cidade de Corumbá, no rio Paraguay, Estado de Matto Grosso, de conformidade com a autorização constante do art. 34, verba n. 10, da vigente lei do orçamento.

Rio de Janeiro, 4 de junho de 1907. — *Miguel Calmon du Pin e Almeida.*

LEI N. 1.841 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1907

Fixa a despesa para 1908

Art. 21, verba 10^a: Obras federaes nos Estados:.....
destacando-se até a quantia de 40:000\$ para aquisição ou construcção de edificio apropriado á installação de escriptorio, almoxarifado e deposito de material da respectiva commissão, e de 300:000\$ para limpeza e canalização dos rios Cuyabá, Aquidauna e Miranda, em Matto Grosso — Diminuida de 200:000\$ a consignação « Construcção e conservação de um trecho de cães, na cidade de Corumbá ».

LEI N. 2.050 — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1908

Fixa a despesa para 1909

Art. 16. Fica o Presidente da Republica autorizado:
I. A despende:

i) 150:000\$ para a construcção do cães do porto de Corumbá.

Instrucções a que se refere a portaria desta data

I

A sub-comissão destacada da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro, de que trata a presente portaria, será subordinada ao director tecnico desta ultima e terá por objecto:

1º, fazer no Estado de Matto Grosso os estudos necessarios para a organização do projecto das obras de melhoramento do porto de Corumbá, no rio Paraguay;

2º, dirigir e fiscalizar a construção, no lugar onde se acha a ponte da Alfandega, de um trecho de côes de 80 a 100 metros de extensão, comprehendido naquellas obras, e devendo permittir a atracação facil dos vapores e a carga e descarga de mercadorias.

II

Estabelecerá nas margens do rio um ponto fixo e seguro, para referencias de todos os nivelamentos que houverem de ser feitos.

III

Determinará a côta do nivel de agua nas maximas esliagens e enchentes, para o que deverá ouvir os moradores ribeirinhos e os da cidade, cujas informações possam ser dignas de fé.

IV

Levantará a planta do littoral em frente á cidade desde a ladeira do Barrowshy até a antiga fortificação fronteira á rua Occidental.

V

Levantará seis secções do rio no prolongamento dos eixos das ruas Antonio João, Antonio Maria, Frei Mariano, Quinze de Novembro, Sete de Setembro e Major Gama, desde a margem até o canal mais profundo do rio, determinando por sondagens referidas ao nivel de agua as alturas até esse nivel, tomadas de 20 em 20 metros, approximadamente, com indicação da natureza do fundo em cada ponto, permittindo a determinação das curvas de nivel até esse fundo.

VI

Fará tres perfurações de sonda até a rocha ou terreno solido, determinando a altura e especie dos differentes terrenos atravessados: a 1ª no alinhamento da rua Quinze de Novembro, a 70 metros, mais ou menos, de distancia da praia; a 2ª no alinhamento da rua Frei Mariano, a 120 metros de distancia e a 3ª no alinhamento da rua Antonio Maria, a 80 metros de distancia.

VII

Determinará por meio de fluctuadores, visados de terra, a direcção exacta da corrente defronte da cidade, e bem assim as velocidades em cada ponto e em diversas profundidades, devendo ser taes velocidades determinadas tambem por meio de molinete para confrontação.

VIII

Estudará a marcha e a natureza dos sedimentos transportados pela corrente, procurando pesquisar, por observação directa e por informações, da tendencia da mesma corrente nas diversas épocas do anno, a fazer erosões nas margens ou a occasionar depositos.

IX

Indagará sobre a natureza das pedreiras e a qualidade e esquadrias das madeiras que se encontrem na vizinhança, facilidade da respectiva exploração e de transporte até o porto, sobre os preços actuaes do fornecimento e os que forem possiveis obter por metro cubico desses materiaes e dos demais que interessarem, de procedencia local ou da região circumvisinha, para o fim de ser organizado um orçamento o mais approximado possivel das obras a projectar.

X

Colherá dados, os mais seguros e minuciosos, sobre o movimento do commercio actualmente e em annos anteriores, de modo a poder se ajuizar por comparação do desenvolvimento commercial provavel.

XI

O projecto dependerá das informações de que trata o artigo precedente, visto dever ter a feição e o aparelhamento correspondentes á importancia ou movimento commercial do porto, sendo de desejar que possa ser feito para trafego de embarcações de seis metros de calado em aguas minimas.

XII

Uma vez approvedo o projecto do caés a construir, que deverá ser confeccionado logo depois de obtidos os elementos indispensaveis, independentemente da conclusão do estudo definitivo do porto, a sub-commissão procederá á respectiva construcção na fórma das instrucções que para esse fim lhe forem expedidas pelo director tecnico.

XIII

A sub-commissão reger-se-ha na parte administrativa pelas disposições que lhe forem applicaveis, do regulamento approvedo pelo decreto n. 5.031, de 10 de novembro de 1903, e será composta do pessoal constante do seguinte quadro:

Categoria	Ord.	Grat.	Diaria	Total
Engenheiro-chefe.....	8:000\$	4:000\$	7:300\$	19:300\$
Engenheiro-ajudante....	4:800\$	2:400\$	4:380\$	11:580\$
Conductor-técnico.....	4:000\$	2:000\$	3:650\$	9:650\$
Escrepturario.....	2:400\$	1:200\$	—	3:600\$

OBSERVAÇÃO — O engenheiro-chefe poderá admittir o pessoal operario que fór indispensavel para o serviço, com os salarios adoptados no porto de Corumbá, sujeitando a respectiva tabella á approvação do director tecnico.

XIV

Ao engenheiro-chefe competirá:

1º, dirigir e fiscalizar os trabalhos e obras a cargo da sub-commissão;

2º, solicitar dos poderes publicos do Estado de Matto Grosso, bem como das repartições federaes alli existentes, as medidas, providencias ou auxilios de que venha a precisar com caracter urgente;

3º, propor as providencias ou medidas que lhe parecerem convenientes para o desempenho de sua missão;

4º, apresentar mensalmente um relatorio resumido dos trabalhos e occurencias do mez anterior;

5º, prestar, tambem mensalmente, contas das despezas do mez anterior, acompanhadas dos respectivos documentos, devidamente processados, sendo as folhas de pagamento do pessoal em duas vias e as contas de fornecimento de materiaes em duplicata;

6º, comprar os materiaes necessarios, mediante pedidos de preços a tres fornecedores, pelo menos, quando possivel, arquivando as respectivas propostas;

7º, requisitar da Delegacia Fiscal do Thesouro Federal as quantias que as necessidades do serviço reclamarem para as despezas da sub-commissão e autorizar os pagamentos devidos;

8º, entender-se directamente com o director tecnico da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro, a respeito de tudo o que se referir á sub-commissão a seu cargo.

XV

Será posta na Delegacia Fiscal do Thesouro Federal em Matto Grosso á disposição do engenheiro-chefe a quantia precisa para as despezas da sub-commissão, por conta da verba de 500:000\$, consignada no art. 34, n. 10, da vigente lei do orçamento n. 1.617, de 30 de dezembro de 1906.

Directoria Geral de Obras e Viação, 4 de junho de 1907.
— José Freire Parreiras Horta.

DECRETO N. 7.293 — DE 31 DE JANEIRO DE 1909

Approva os planos e orçamento para as obras de melhoramento do porto de Corumbá, no Estado de Matto Grosso. (1)

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os planos e respectivo orçamento para as obras de melhoramento do porto de Corumbá, Estado de Matto Grosso, organizados pela Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro, de accordo com os desenhos e mais documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral de Obras e Viação da respectiva Secretaria de Estado.

Rio de Janeiro, 21 de janeiro de 1909, 21º da Republica.

AFFONSC AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

(1) Foi chamada concorrência publica para execução das obras, por edital de 14 de maio de 1910. Apresentaram-se dous proponentes, sendo annullada a concorrência.

INDICE

Portos do Brazil.....	Pag. 5
-----------------------	-----------

PARTE GERAL

Lei n. 813 — de 23 de dezembro de 1901 (Orçamento da receita para 1902).....	11
Lei n. 953 — de 29 de dezembro de 1902 (Orçamento da receita para 1903).....	12
Lei n. 957 — de 30 de dezembro de 1902 (Fixa a despeza para 1903).....	12
Aviso (da Fazenda) — de 12 de maio de 1903. Declara que quaesquer embarcações que atracarem nas dôcas, câas e portos estão sujeitos ao imposto do art. 574 da Consolidação das leis das Alfandegas e Mesas de Rendas.....	13
Decreto n. 4.859 — de 8 de junho de 1903 — Estabelece regimen especial para execução de obras de melhoramento de portos.....	13
Decreto n. 4.860 — de 8 de junho de 1903 — Providencia sobre a encampação de diversas concessões.....	14
Lei n. 1.144 — de 30 de dezembro de 1903 (Orçamento da receita para 1904).....	15
Lei n. 1.145 — de 31 de dezembro de 1903 (Fixa a despeza para 1904).....	16
Lei n. 1.313 — de 30 de dezembro de 1904 (Orçamento da receita para 1905).....	17
Lei n. 1.316 — de 31 de dezembro de 1904 (Fixa a despeza para 1905).....	18
Lei n. 1.452 — de 30 de dezembro de 1905 (Orçamento da receita para 1906).....	18
Lei n. 1.453 — de 30 de dezembro de 1905 (Fixa a despeza para 1906).....	20
Portaria — de 7 de novembro de 1906 — Approva instrucções sobre o estabelecimento provisorio do trafego nas secções ou trechos de portos que forer peza para 1906.....	20
Lei n. 1.816 — de 30 de dezembro de 1906 (Orçamento da receita para 1907).....	21
Decreto n. 6.368 — de 14 de fevereiro de 1907 — Modifica o regimen especial para execução de obras de melhoramento de portos, estabelecido pelo decreto n. 4.859, de 8 de junho de 1903.....	22
Aviso n. 80 — de 9 de março de 1907 — Pede ao Ministro da Fazenda que expeça instrucções para a cobrança do imposto de 2 %, ouro, nos portos de Belém, da Bahia e de Recife.....	23
Decreto n. 6.412 — de 14 de março de 1907 — Estabelece a taxa de 2 %, ouro, sobre o valor da importação realizada pelas Alfandegas do Pará, Pernambuco e Bahia.....	23
Decreto n. 6.501 — de 6 de junho de 1907 — Approva as instrucções para execução do disposto nos §§ 4º, 5º e 9º da lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869.....	23

	Pag.
Decreto n. 6.614 — de 22 de agosto de 1907 — Abre ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas o credito de 30:000\$ para ser applicado a despezas provenientes da reorganização do serviço de melhoramentos dos portos da Republica.....	29
Lei n. 1.837 — de 31 de dezembro de 1907 (Orçamento da receita para 1908).....	30
Lei n. 1.841 — de 31 de dezembro de 1907 (Fixa a despeza (1) para 1908	30
Lei n. 2.035 — de 29 de dezembro de 1908 (Orça a receita para 1909.....	31
Decreto n. 7.270 — de 31 de dezembro de 1908 — Estabelece a taxa de 2 %, ouro, sobre o valor da importação realizada pelas Alfandegas dos Estados do Maranhão, Ceará, Rio Grande do Norte, Parahyba, Espirito Santo, Paraná, Santa Catharina e Matto Grosso.....	32
Lei n. 2.050 — de 31 de dezembro de 1908 (Fixa a despeza para 1909.....	32
Lei n. 2.210 — de 28 de dezembro de 1909 (Orça a receita para 1910).....	33
Lei n. 2.221 — de 30 de dezembro de 1909 (Fixa a despeza para 1910.....	33

ARMAZENS GERAES; WARRANTS

Decreto n. 3.945 — de 4 de março de 1901 — Dá regulamento ao art. 29, ns. 23 e 24, da lei n. 746, de 29 de dezembro de 1900, de accôrdo com o § 6º do art. 3º n. IX da lei n. 560, de 31 de dezembro de 1898, e art. 1º, §§ 3º, 4º e 5º do decreto n. 2.502, de 24 de abril de 1897.....	34
Decreto n. 1.102 — de 21 de novembro de 1903 — Institue regras para o estabelecimento de emprezas de armazens geraes, determinando os direitos e obrigações dessas emprezas.....	36

FISCALIZAÇÃO DE VIAS MARITIMAS E FLUVIAES

Decreto n. 6.453 — de 18 de abril de 1907 — Approva o regulamento para o serviço de fiscalização das vias maritimas e fluviaes, a cargo do Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas.....	47
--	----

CAPITANIAS DE PORTOS

Decreto n. 3.929 — de 20 de fevereiro de 1901 — Approva o regulamento para as Capitancias de portos.....	51
Decreto n. 4.817 — de 8 de abril de 1903 — Veda expressamente a construcção de curraes de peixe, devendo os actuaes ser demolidos no prazo estatuido no presente decreto.....	52
Decreto n. 4.862 — de 10 de junho de 1903 — Estabelece signaes para a indicação de calados menores de dous metros, nos portos e barras da Republica, adoptando uma nova bandeira.....	52
Decreto n. 1.333 — de 4 de janeiro de 1905 — Manda substituir por outra a disposição da letra c do art. 1º § 2º, do decreto n. 1.171 A, de 12 de janeiro de 1904.	53
Circular — de 9 de junho de 1905 — Recommenda ás Capitancias que empreguem todos os meios ao seu alcance para que desapareçam as cercadas de peixe, conforme determina o decreto n. 4.847, de 8 de abril de 1903.....	53

(1) E não a «receita» como está no texto.

	Pag.
Decreto n. 6.004 — de 2 de maio de 1906 — Classifica as Capitánias dos portos da Republica em tres ordens..	54
Decreto n. 7.188 — de 26 de novembro de 1908 — Dispensa os navios de pequena cabotagem do sello das vistorias, as quaes serão feitas em secco, annualmente, nos navios a vapor, e, de dous em dous annos, nos navios á véla, devendo os capitães de portos, de seis em seis mezes, inspeccional-os internamente..	54

PRATICAGEM

Decreto n. 6.846 — de 6 de fevereiro de 1908 — Dá novo regulamento ao serviço da praticagem dos portos, costas e rios navegaveis do Brazil (Acompanhado de uma exposição de motivos).....	55
---	----

PARTE ESPECIAL

ESTADO DO AMAZONAS

Porto de Manáos.....	73
Decreto n. 4.110 — de 31 de julho de 1904 — Dá nova redacção ás clausulas VII, VIII e X do decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900, que concede autorização a B. Rymkiewicks & Comp., para executarem as obras de melhoramentos do porto de Manáos.....	77
Decreto n. 4.148 — de 9 de setembro de 1901 — Autoriza os concessionarios das obras do porto de Manáos a construir um armazem e um dique fluctuantes, necessario ao mesmo porto, e approva as respectivas plantas e orçamentos.....	78
Decreto n. 4.197 — de 7 de outubro de 1901 — Approva os planos e orçamentos das obras de melhoramentos do porto de Manáos.....	78
Decreto n. 4.335 — de 1 de fevereiro de 1902 — Proroga por seis mezes o prazo fixado na clausula III do decreto n. 3.725 de 1 de agosto de 1900, para inicio das obras de melhoramento do porto de Manáos.....	78
Decreto n. 4.452 — de 4 de julho de 1902 — Isenta os concessionarios das obras do porto de Manáos dos direitos aduaneiros para todo o material destinado ás referidas obras, de conformidade com a lei n. 813, de 23 de dezembro de 1901.....	79
Decreto n. 4.533 — de 8 de setembro de 1902 — Concede autorização á companhia « Manáos Harbour, Limited » para funcionar na Republica.....	79
Decreto n. 4.591 — de 13 de outubro de 1902 — Proroga por quatro mezes o prazo marcado para inicio das obras do porto de Manáos, Estado do Amazonas....	80
Decreto n. 4.827 — de 23 de abril de 1903 — Elimina a clausula 22ª do decreto n. 4.593, de 13 de outubro do anno passado.....	81
Decreto n. 4.848 — de 26 de maio de 1903 — Approva os planos e orçamentos das obras provisórias executadas no porto de Manáos, pela companhia « Manáos Harbour, Limited ».....	81
Decreto n. 4.849 — de 27 de maio de 1903 — Approva os planos e orçamentos da casa de machinas e do armazem n. 7, apresentados pela companhia « Manáos Harbour, Limited » juntamente com o orçamento da parte do cães já construída.....	81
Decreto n. 5.050 — de 24 de novembro de 1903 — Approva o orçamento, na importancia de 45:323\$537, da despeza com a installação da luz electrica nos armazens e mais dependências da companhia « Manáos Harbour, Limited ».....	82

	Pag.
Decreto n. 5.151 — de 2 de março de 1904 — Approva os planos e orçamento dos armazens ns. 9 e 10 a construir no porto de Manáos.....	82
Decreto n. 5.152 — de 2 de março de 1904 — Approva a planta e o orçamento da torre metallica para a caixa d'agua destinada ao serviço de incendio no porto de Manáos.....	83
Decreto n. 5.153 — de 2 de março de 1904 — Approva a planta e o orçamento das linhas ferreas destinadas ao serviço dos armazens do porto de Manáos.....	83
Decreto n. 5.201 — de 22 de abril de 1904 — Altera os planos e orçamentos das obras de melhoramento do porto de Manáos.....	83
Aviso n. 486 — de 22 de junho de 1904 — Pede ao ministro da Fazenda que, pelas autoridades aduaneiras de Manáos, seja observado, como nelle se contém, o contracto lavrado entre este Ministerio e a « Manáos Harbour, Limited ».....	84
Decreto n. 5.352 — de 18 de outubro de 1904 — Approva o orçamento, na importancia de 76:378\$500, com a instalação de novo motor e respectivo gerador de electricidade para as obras de melhoramento do porto de Manáos.....	84
Officio — de 8 de março de 1905 — Declara que a « Manáos Harbour, Limited » tem direito de cobrar a taxa de 3 réis por kilogramma de todas as mercadorias embarcadas ou desembarcadas, devendo ser entendido esse direito com a amplitude que lhe dá o art. 19 da lei n. 1.313, de 30 de dezembro ultimo.	85
Decreto n. 5.696 — de 26 de setembro de 1905 — Approva o plano e orçamento para os edificios da Alfandega e Guarda-moria no porto de Manáos.....	85
Decreto n. 5.743 — de 31 de outubro de 1905 — Approva os planos e orçamento de uma torre metallica para servir de supporte á bomba de alimentação do tanque destinado á extinção de incendio no porto de Manáos.....	86
Decreto n. 5.744 — de 31 de outubro de 1905 — Approva os planos e orçamentos de alpendres construidos em frente aos armazens ns. 1 a 10, no no porto de Manáos.....	86
Decreto n. 5.745 — de 31 de outubro de 1905 — Approva os planos e orçamentos de varias obras executadas no porto de Manáos, na importancia de 277:528\$648	86
Decreto n. 5.791 — de 5 de dezembro de 1905 — Approva as plantas e orçamentos do 2º trecho de cáes de alvenaria, do prolongamento da plataforma de madeira e do armazem n. 0, no porto de Manáos	87
Decreto n. 5.854 — de 16 de janeiro de 1906 — Approva as plantas e orçamentos da despeza com a construcção de dous trechos de cáes fluctuante e da ponte tambem fluctuante, no porto de Manáos, no valor de 899:112\$239 para o cáes e de 656:827\$651 para a ponte.....	87
Decreto n. 6.138 — de 11 de setembro de 1906 — Approva os planos e orçamento, na importancia de 166:468\$500, do aterro feito atrás do muro do cáes do porto de Manáos, pela companhia « Manáos Harbour, Limited ».....	88
Decreto n. 6.191 — de 23 de outubro de 1906 — Modifica a clausula XVI do decreto n. 3.725, de 1 de agosto de 1900, relativo á concessão para as obras do porto de Manáos.....	88

	Pag.
Decreto n. 6.256 — de 6 de dezembro de 1906 — Aprova os planos e orçamento, na importancia de 568:001\$365, do trecho da muralha do caés em construcção no porto de Manãos, a partir da rampa do mercado em direcção á parte já construída.....	89
Decreto n. 6.358 — de 7 de fevereiro de 1907 — Aprova os desenhos explicativos e o orçamento do aterro junto ao caés de alvenaria, na parte em que está estabelecida a ponte fluctuante no porto de Manãos.....	89
Decreto n. 6.360 — de 7 de fevereiro de 1907 — Aprova as plantas e o orçamento das obras para o prolongamento dos exgottos atrás do trecho do caés contiguo ao mercado publico e do muro de arrimo, no porto de Manãos.....	90
Decreto n. 6.361 — de 7 de fevereiro de 1907 — Aprova as plantas e orçamento para o prolongamento das galerias de exgotto da rua Marechal Deodoro e avenida Eduardo Ribeiro, a enfrentar com o novo edificio da Alfandega, no porto de Manãos.....	90
Decreto n. 6.474 — de 9 de maio de 1907 — Aprova os planos e orçamentos na importancia de..... 44:517\$348 para a construcção de mais uma secção de 12m,80 da ponte fluctuante da companhia « Manãos Harbour, Limited ».....	91
Decreto n. 6.490 — de 23 de maio de 1907 — Aprova os planos e orçamentos, na importancia de..... 154:114\$673, para a construcção de um armazem-celleiro e de 251:577\$178 para a de um escriptorio geral sobre o edificio do mesmo armazem-celleiro no porto de Manãos.....	91
Decreto n. 6.588 — de 1 de agosto de 1907 — Aprova os desenhos e respectivo orçamento, na importancia de 135:091\$979, dos dous armazens construídos ao longo do caés fluctuante H, no porto de Manãos....	91
Decreto n. 6.622 — de 29 de agosto de 1907 — Aprova os planos e orçamento para a construcção de um armazem junto ao de n. 8 e conclusão deste, no porto de Manãos.....	92
Decreto n. 6.714 — de 7 de novembro de 1907 — Aprova os planos e orçamentos, na importancia total de 327:481\$173, para a construcção de um plano inclinado com destino ao armazem n. 8; de um fluctuante para esse plano inclinado e de melhoramentos do mesmo armazem.....	92
Decreto n. 6.785 — de 19 de dezembro de 1907 — Concede autorização á « Manãos Harbour, Limited » para continuar a funcionar na Republica.....	93
Decreto n. 7.295 — de 21 de janeiro de 1909 — Concede á « Manãos Harbour, Limited » autorização para augmentar o material de sua usina de electricidade, com a installação de novos apparatus.....	93
Decreto n. 7.804 — de 6 de janeiro de 1910 — Aprova os planos e orçamento, na importancia de 113:412\$361, para a construcção de uma ponte especial de ferro e concreto junto ao caés do mercado, no porto de Manãos.....	94
Aviso n. 75 — de 17 de fevereiro de 1910 — Resolve a consulta do engenheiro fiscal da « Manãos Harbour, Limited » sobre a inclusão, na conta de capital da mesma companhia, das despesas realizadas com a construcção de um trecho de caés, durante o exercicio de 1909-1910.....	94
Aviso n. 95 — de 3 de março de 1910 — Autoriza a « Manãos Harbour, Limited » a construir cercas provisorias, afim de isolar os seus armazens e pátéos contiguos.....	94

	Pag.
Decreto n. 8.050 — de 2 de junho de 1910 — Autoriza a «Manãos Harbour, Limited», a construir um gradil e portões de ferro para o fim de isolar os seus armazens e mais dependencias, no porto de Manãos, de conformidade com as plantas e orçamento, na importancia de 42:183\$715.....	95
Aviso n. 352 — de 27 de julho de 1910 — Autoriza a substituição da plataforma de madeira do armazem n. 8 do porto de Manãos, por outra de concreto e aço.....	95
Decreto n. 8.218 — de 15 de setembro de 1910 — Approva os desenhos, e o orçamento, na importancia de 87:105\$078, para a construção de mais dous lances augmentados á ponte fluctuante da «Manãos Harbour, Limited».....	96
Aviso n. 12 — de 21 de outubro de 1910 — Pede providencias para o despacho, livre de direito, do material importado pela «Manãos Harbour, Limited»...	96
Aviso n. 541 — de 14 de novembro de 1910 — Approva o exame e verificação das despesas effectuadas pela «Manãos Harbour, Limited» no periodo correspondente ao 2º semestre de 1902 e annos subsequentes, até 31 de dezembro de 1909, e fixa o capital despendido em obras pela mesma empreza até essa data	96
Decreto n. 8.416 — de 7 de dezembro de 1910 — Autoriza a construção de um alpendre ao fundo do armazem n. 9, do cães do porto da Manãos.....	95

ESTADO DO PARA'

Porto do Pará.....	101
Decreto n. 4.344 — de 15 de fevereiro de 1902 — Concede autorização para execução das obras e melhoramento do porto de Belém, Estado do Pará.....	107
Decreto n. 4.406 — de 12 de maio de 1902 — Altera a clausula XII do decreto n. 4.344, de 15 de fevereiro do corrente anno, que autorizou as obras de melhoramentos do porto de Belém, Estado do Pará.....	112
Decreto n. 4.557 — de 22 de setembro de 1902 — Declara sem effeito a concessão a que se referem os decretos ns. 4.344 e 4.406, de 15 de fevereiro e 12 de maio do corrente anno, para obras de melhoramento do porto de Belém.....	112
Lei n. 957 — de 30 de dezembro de 1902 (Fixa a despesa para 1903).....	113
Lei n. 1.145 — de 31 de dezembro de 1903 (Fixa a despesa para 1904).....	113
Lei n. 1.316 — de 31 de dezembro de 1904 (Fixa a despesa para 1905).....	113
Decreto n. 5.978 — de 18 de abril de 1906 — Concede ao engenheiro Percival Farquhar autorização para executar as obras de melhoramento do porto de Belem, no Estado do Pará.....	114
Portaria — de 21 de julho de 1906 — Approva as instruções para a commissão fiscal das obras de melhoramento do porto de Belem, Estado do Pará.....	125
Decreto n. 6.230 — de 13 de novembro de 1906 — Modifica a clausula XIV do decreto n. 5.978, de 18 de abril do corrente anno, relativo ás obras do porto de Belem do Pará.....	126
Decreto n. 6.283 — de 20 de dezembro de 1906 — Concede autorização á companhia «Port of Pará» para funcionar na Republica.....	127

	Pag.
Decreto n. 6.363 — de 7 de fevereiro de 1907 — Approva os estudos definitivos, orçamentos e relação de material para os dous trechos da primeira secção das obras do porto de Belém, no Estado do Pará.....	128
Decreto n. 6.396 — de 28 de fevereiro de 1907 — Subroga a companhia «Port of Pará» nos direitos, obrigações e vantagens constantes do decreto n. 5.978, de 18 de abril de 1906, de concessão das obras de melhoramento do porto de Belém, no Estado do Pará.....	129
Portaria — de 5 de março de 1907 — Modifica as instruções para a comissão fiscal das obras do porto de Belém, Estado do Pará.....	130
Decreto n. 6.560 — de 11 de julho de 1907 — Approva os typos de perfis definitivos das obras do porto de Belém, no Estado do Pará, bem como algumas modificações nos planos geraes, anteriormente approvados.....	130
Decreto n. 6.793 — de 14 de novembro de 1907 — Declara comprehendidas no plano geral das obras do porto de Belém do Pará as installações e obras accessorias construidas em «Val de Cães» e approva a planta do respectivo terreno.....	131
Decreto n. 6.895 — de 19 de março de 1908 — Approva os planos e orçamento, na importancia de 634:943\$910, para a construcção de uma usina electrica, guindastes e cabrestantes electricos necessarios ás obras do porto de Belém, no Estado do Pará.....	131
Decreto n. 6.950 — de 14 de maio de 1908 — Approva com modificações o projecto substitutivo para o primeiro trecho da primeira secção das obras do porto de Belém do Pará.....	132
Decreto n. 7.049 — de 9 de julho de 1908 — Approva as plantas e orçamento para a construcção de dous diques fluctuantes, duas carreiras de encalhe e officinas de reparação no porto de Belém, Estado do Pará.....	132
Aviso n. 21 — de 6 de fevereiro de 1909 — Nega approvação ao accôrdo feito entre a companhia «Port of Pará» e o «Lloyd Brasileiro» para a cessão por parte deste dos trapiches «Pesca», «Lloyd Brasileiro» e «Sub-gerencia».....	133
Portaria — de 25 de fevereiro de 1909 — Approva instruções para a comissão fiscal das obras e melhoramentos do porto de Belém.....	133
Decreto n. 7.430 — de 3 de junho de 1909 — Concede autorização á companhia «Port of Pará» para continuar a funcionar na Republica.....	134
Decreto n. 7.576 — de 30 de setembro de 1909 — Approva com modificações o novo projecto e respectivo orçamento dos armazens que a companhia «Port of Pará» tem de construir, em substituição dos que foram approvados pelo decreto n. 6.363, de 7 de fevereiro de 1907.....	134
Aviso n. 137 — de 31 de maio de 1910 — Communica a ordem expedida á Delegacia Fiscal no Pará, sobre o trafego dos armazens da companhia «Port of Pará».....	135
Decreto n. 8.045 — de 2 de junho de 1910 — Suspende a cobrança da taxa de 2 %, ouro, para melhoramentos dos portos, na Alfandega do Estado do Pará, a partir do dia 1 de julho proximo vindouro.....	135

	Pag.
Aviso n. 172 — de 30 de junho de 1910 — Declara que a conversão, em papel, de uma quantia por conta do fundo especial de 2 %, ouro, para melhoramentos do porto do Pará, deve ser feita á taxa do dia e á vista.....	136
Aviso n. 320 — de 13 de julho de 1910 — Autoriza a companhia «Port of Pará» a levar á conta do seu capital um terço da importancia do contracto feito com o Dr. Osvaldo Gonçalves Cruz, para debellar os germens da malaria e do typho americano, em beneficio do pessoal das obras daquelle porto.....	136
Aviso n. 371 — de 4 de agosto de 1910 — Pede a expedição de providencias á Inspectoria da Alfandega do Pará sobre a entrega ao trafego provisório do 2º armazem externo da companhia «Port of Pará»....	136
Aviso n. 210 — de 15 de agosto de 1910 — Communica o indeferimento de um pedido da companhia «Port of Pará» e declara que a requerente está sujeita ao pagamento do sello pelo decreto que lhe deu autorização para continuar a funcionar na Republica.....	137
Aviso n. 397 — de 23 de agosto de 1910 — Pede ao Ministro da Fazenda se digne ordenar á Delegacia Fiscal no Pará que preste á commissão fiscal das obras do porto daquelle Estado o auxilio que solicitar para completar a planta levantada pela commissão especial de 1873 e confrontal-a com suppos- tos limites de particulares.....	137
Decreto n. 8.349 — de 8 de novembro de 1910 — Modifica o projecto approved para o primeiro trecho da 1ª secção das obras do porto de Belém do Pará, de modo a ser alli conservada a dóca Vêr — o — Peso.....	138
Aviso n. 539 — de 9 de novembro de 1910 — Dá instru- ções para a tomada de contas á «Companhia Port of Pará» e determina outras providencias.....	139
Aviso n. 566 — de 21 de dezembro de 1910 — Autoriza a companhia «Port of Pará» a cobrar a taxa de \$003 por mercadoria embarcada ou desembarcada no dito porto.....	140

ESTADO DO MARANHÃO

Porto do Maranhão.....	143
Lei n. 834 — de 30 de dezembro de 1901 (Fixa a des- peza para 1902).....	147
Lei n. 957 — de 30 de dezembro de 1902 (Fixa a des- peza para 1903).....	147
Decreto n. 5.081 — de 22 de dezembro de 1903 — Mo- difica o contracto celebrado em virtude do decreto n. 380, de 6 de junho de 1891, com a Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão.....	147
Lei n. 1.145 — de 31 de dezembro de 1903 (Fixa a des- peza para 1904).....	149
Lei n. 1.316 — de 31 de dezembro de 1904 (Fixa a des- peza para 1905).....	149
Lei n. 1.453 — de 30 de dezembro de 1905 (Fixa a des- peza para 1906).....	149
Decreto n. 5.471 — de 28 de fevereiro de 1905 — Fixa o prazo do contracto celebrado com a Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão, para o serviço de conservação do porto do Maranhão e prolongamento do respectivo caes.....	150

	Pag.
Decreto n. 5.934 — de 20 de março de 1906 — Altera a clausula IV do decreto n. 5.081, de 22 de dezembro de 1903, para elevar ao dobro o serviço de construção do caes e de dragagem no porto do Maranhão.	150
Portaria — de 27 de novembro de 1907 — Approva as instrucções para a sub-commissão encarregada dos estudos do porto de Itaqui, no Estado do Maranhão.	151
Lei n. 2.221 — de 30 de dezembro de 1909 (Fixa a despesa para 1910).....	150

ESTADO DO CEARÁ

Porto de Fortaleza.....	157
Lei n. 834 — de 30 de dezembro de 1901 (Fixa a despesa para 1902).....	161
Lei n. 1.617 — de 30 de dezembro de 1906 (Fixa a despesa para 1907).....	161
Portaria — de 27 de novembro de 1907 — Approva as instrucções para a sub-commissão encarregada dos estudos dos portos de Fortaleza e Camocim.....	161
Lei n. 1.841 — de 31 de dezembro de 1907 (2) (Fixa a despesa para 1908).....	161
Lei n. 2.050 — de 31 de dezembro de 1908 (Fixa a despesa para 1909).....	161
Aviso n. 240 — de 2 de dezembro de 1909 — Sobre a entrega á Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro do producto do imposto de 2 %, ouro, cobrado no porto de Fortaleza	165
Aviso n. 353 — de 6 de dezembro de 1909 — Ao ministro da Fazenda, em resposta ao anterior.....	165
Lei n. 2.221 — de 30 de dezembro de 1909 (Fixa a despesa para 1910).....	165
Decreto n. 8.204 — de 8 de setembro de 1910 — Approva o projecto e orçamento para o melhoramento do porto de Fortaleza, no Estado do Ceará.....	165
Edital de concorrência para o porto de Fortaleza.....	174

ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE

Porto de Natal (3).....	169
Lei n. 834 — de 30 de dezembro de 1901 (Fixa a despesa para 1902).....	186
Lei n. 957 — de 30 de dezembro de 1902 (Fixa a despesa para 1903).....	186
Lei n. 1.145 — de 31 de dezembro de 1903 (Fixa a despesa para 1904).....	186
Aviso n. 1.398 — de 31 de dezembro de 1903 — Recommen- da ao capitão do porto providencie de modo que a commissão de melhoramentos do mesmo porto não encontre embaraço algum na execução dos serviços de que se acha encarregada.....	187
Lei n. 1.316 — de 31 de dezembro de 1904 (Fixa a despesa para 1905).....	186
Lei n. 1.453 — de 30 de dezembro de 1905 (Fixa a despesa para 1906).....	186
Lei n. 1.617 — de 30 de dezembro de 1906 (Fixa a despesa para 1907).....	186
Lei n. 1.841 — de 30 de dezembro de 1907 (Fixa a despesa para 1908).....	187

(2) No texto esta lei sahiu, por erro, com o n. 1.617, de 30 dezembro de 1906.

(3) Da pag. 170 passe a 186.

	Pag.
Lei n. 2.050 — de 31 de dezembro de 1908 (Fixa a des- peza para 1909).....	187
Lei n. 2.221 — de 30 de dezembro de 1909 (Fixa a des- peza (4) para 1910).....	187

ESTADO DA PARAHYBA

Porto de Cabedello.....	191
Lei n. 834 — de 30 de dezembro de 1901 (Fixa a des- peza para 1902).....	193
Lei n. 957 — de 30 de dezembro de 1902 (Fixa a des- peza para 1903).....	193
Lei n. 1.145 — de 31 de dezembro de 1903 (Fixa a des- peza para 1904).....	193
Lei n. 1.453 — de 30 de dezembro de 1905 (Fixa a des- peza para 1906).....	193
Lei n. 1.617 — de 30 de dezembro de 1906 (Fixa a des- peza para 1907).....	193
Decreto n. 6.382 — de 21 de fevereiro de 1907 — Auto- riza o contracto com Manuel Henriques de Sá Filho para estender um segundo fio nos postes da linha telephonica existentes entre a capital da Parahyba e o porto de Cabedello.....	194
Decreto n. 6.600 — de 8 de agosto de 1907 — Abre ao Ministerio da Marinha o credito de 10:000\$ para ser applicado ás despezas com a aquisição de uma lan- cha movida a gazolina, para o serviço da Capitania do porto da Parahyba do Norte.....	194
Decreto n. 7.022 — de 9 de julho de 1908 — Approva as plantas para construcção de um cães e outras obras, em Cabedello.....	195
Lei n. 2.050 — de 31 de dezembro de 1908 (Fixa a des- peza para 1909).....	194
Portaria — de 7 de março de 1910 — Approva as in- strucções para as obras de melhoramento do porto de Cabedello.....	195

ESTADO DE PERNAMBUCO

Porto do Recife.....	201
Lei n. 834 — de 30 de dezembro de 1901 (Fixa a des- peza para 1902).....	205
Lei n. 957 — de 30 de dezembro de 1902 (Fixa a des- peza para 1903).....	205
Lei n. 1.145 — de 31 de dezembro de 1903 (Fixa a des- peza para 1904).....	205
Decreto (legislativo) n. 1.171 A — de 12 de janeiro de 1904 — Declara sem vigor o disposto nas letras <i>a</i> , <i>b</i> e <i>c</i> do art. 16, da lei n. 560, de 31 de dezembro de 1898 e dá outras providencias.....	234
Aviso n. 265 — de 26 de março de 1904 — Sobre con- cessão de terrenos de marinhas no porto de Recife..	205
Decreto n. 5.980 — de 18 de abril de 1906 — Declara sem effeito a concorrência publica para as obras de melhoramento do porto do Recife, no Estado de Per- nambuco.....	205
Aviso n. 376 — de 12 de dezembro de 1906 — Manda organizar uma sub-commissão para proceder aos es- tudos definitivos dos melhoramentos do porto de Recife.....	206

(4) E não « a receita » como está no texto.

	Pag.
Aviso n. 390 — de 27 de dezembro de 1906 — Permite a um engenheiro representante da firma Schneider & Comp. para acompanhar os estudos de melhoramentos do porto de Recife.....	206
Lei n. 1.617 — de 30 de dezembro de 1906 (Fixa a despesa para 1907).....	206
Portaria — de 3 de janeiro de 1907 — Approva as instruções para a sub-commissão encarregada dos estudos do porto de Recife.....	207
Aviso n. 3 — de 4 de janeiro de 1907 — Approva a designação para o chefe da sub-commissão do porto de Recife e dá outras providencias.....	209
Aviso n. 37 — de 1 de fevereiro de 1907 — Autoriza supprimento para as despesas da sub-commissão do porto de Recife.....	209
Aviso n. 42 — de 5 de fevereiro de 1907 — Permite ao engenheiro Rymkiewicks acompanhar os estudos do porto de Recife.....	210
Aviso n. 54 — de 18 de fevereiro de 1907 — Permite a Samuel Bilby para, por seu representante Lessen Jacob, acompanhar os estudos do porto de Recife...	210
Decreto n. 6.738 — de 14 de novembro de 1907 — Approva os estudos definitivos para os melhoramentos do porto de Recife.....	211
Decreto n. 7.003 — de 2 de julho de 1908 — Approva as clausulas para o contracto que tem de ser celebrado com Edmond Bartissol e Demetrio Nunes Ribeiro, para execução das obras e melhoramentos do porto de Recife.....	211
Decreto n. 7.207 — de 3 de dezembro de 1908 — Autoriza a emissão de titulos destinados ao pagamento das obras de melhoramento do porto de Recife.....	227
Portaria — de 17 de dezembro de 1908 — Approva as instruções para a Comissão Fiscal e Administrativa do Porto de Recife.....	228
Decreto n. 7.291 — de 21 de janeiro de 1909 — Concede autorização á « Societé de Construction du Port de Pernambuco » para funcionar na Republica....	231
Decreto n. 7.447 — de 1 de julho de 1909 — Transfere para a « Societé de Construction du Port de Pernambuco » o contracto celebrado com Edmond Bartissol e Demetrio Nunes Ribeiro para a execução das obras de melhoramento do porto de Recife.....	232
Decreto n. 7.600 — de 14 de outubro de 1909 — Approva as plantas para a construcção de uma estrada de ferro da pedreira de Comportas ao porto de Recife, e declara de utilidade publica, para os effeitos de desapropriação, os terrenos comprehendidos nas mesmas plantas.....	232
Aviso n. 150 — de 10 de junho de 1910 — Pede ao Ministro da Viação e Obras Publicas a remessa, ao Ministerio da Fazenda, do orçamento das obras projectadas em frente á Alfandega de Pernambuco e dos trabalhos de reparação provisoria nos armazens e trapiches daquela alfandega.....	233
Aviso n. 346 — de 25 de julho de 1910 — Approva as minutas das escripturas que têm de ser lavradas entre a commissão fiscal e administrativa das obras do porto de Recife e os proprietarios dos predios necessarios ás mesmas obras.....	233
Aviso n. 221 — de 23 de agosto de 1910 — Sobre trabalhos de reparação nos armazens e trapiches da Alfandega de Pernambuco.....	233

ESTADO DE ALAGOAS

Porto de Jaraguá.....	Pag. 237
Lei n. 1.316 — de 31 de dezembro de 1904 (Fixa a despesa para 1905).....	239
Decreto n. 6.913 — de 2 de abril de 1908 — Abre ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas o credito de 900:000\$ para satisfazer o estipulado no accôrdo celebrado em 29 de dezembro de 1905, para rescisão da concessão dada pelo decreto n. 904, de 18 de outubro de 1890.....	239
Decreto n. 7.810 — de 12 de janeiro de 1910 — Estabelece a taxa de 2 %, ouro, sobre o valor da importação realizada pela Alfandega de Maceió, Estado de Alagoas.....	240
Portaria — de 18 de março de 1910 — Approva as instruções para a sub-commissão de estudos do porto de Jaraguá.....	241

ESTADO DE SERGIPE

Porto de Aracajú.....	247
Lei n. 957 — de 30 de dezembro de 1902 (Fixa a despesa para 1903).....	249
Lei n. 1.145 — de 31 de dezembro de 1903 (Fixa a despesa para 1904).....	249
Lei n. 1.841 — de 31 de dezembro de 1907 (Fixa a despesa para 1908).....	249
Lei n. 2.050 — de 31 de dezembro de 1908 (Fixa a despesa para 1909).....	249
Decreto n. 8.417 — de 7 de dezembro de 1910 — Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 25:000\$, para occorrer ás despesas com os estudos preliminares e a organização do projecto de melhoramentos do porto de Aracajú.....	250

ESTADO DA BAHIA

Porto da Bahia.....	253
Decreto n. 3.941 — de 28 de fevereiro de 1901 — Prorroga por um anno o prazo fixado na clausula 2ª do decreto n. 3.569, de 23 de janeiro de 1900, para o inicio das obras de melhoramento do porto da capital do Estado da Bahia.....	257
Lei n. 834 — de 30 de dezembro de 1901 (Fixa a despesa para 1902).....	257
Decreto n. 4.308 — de 6 de janeiro de 1902 — Prorroga por mais oito mezes o prazo para o inicio das obras de melhoramento do porto da capital do Estado da Bahia.....	257
Decreto n. 4.590 — de 13 de outubro de 1902 — Prorroga por mais seis mezes o prazo para o inicio das obras de melhoramento do porto da Bahia.....	257
Decreto n. 4.908 — de 28 de julho de 1903 — Prorroga por mais seis mezes o prazo para o inicio das obras de melhoramento do porto da Bahia.....	258
Lei n. 1.145 — de 31 de dezembro de 1903 (Fixa a despesa para 1904).....	258
Lei n. 1.316 — de 31 de dezembro de 1904 (Fixa a despesa para 1905).....	258
Decreto n. 5.550 — de 6 de junho de 1905 — Innova o contracto para a construcção das obras de melhoramento do porto da capital do Estado da Bahia.....	259

	Pag.
Portaria — de 19 de outubro de 1905 — Approva as instruções para a comissão fiscal das obras do porto da Bahia.....	266
Decreto n. 5.875 — de 27 de janeiro de 1906 — Corrige as alterações e omissões com que foi publicada a lei n. 1.435, de 30 de dezembro de 1905.....	267
Decreto n. 6.117 — de 21 de agosto de 1906 — Approva os estudos definitivos das obras do porto da Bahia, excepto a modificação relativa á doca do mercado, e approva a relação completa do material para o início das mesmas obras.....	267
Lei n. 1.617 — de 30 de dezembro de 1906 (Fixa a despesa para 1907).....	268
Exposição de motivos — do decreto n. 6.350 — de 31 de janeiro de 1907.....	268
Decreto n. 6.350 — de 31 de janeiro de 1907 — Approva os desenhos de detalhes e o orçamento para as obras do porto da Bahia.....	272
Projecto — para a construção do porto da Bahia.....	275
Decreto n. 6.397 — de 1 de março de 1907 — Abre ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas o credito de 50:000\$ para ser applicado á aquisição de um rebocador destinado aos serviços de melhoramento do porto da Bahia.....	301
Decreto n. 6.428 — de 21 de março de 1907 — Determina que na Alfandega da Bahia seja cobrado do dia 22 do corrente em diante a taxa de 2 %, ouro, a que se refere o decreto n. 6.412, de 14 do mesmo mez..	301
Decreto n. 6.832 — de 23 de janeiro de 1908 — Approva os novos perfis-typo para a execução dos muros do caés do porto da Bahia.....	301
Aviso n. 265 — de 21 de julho de 1908 — Approva o projecto de installação da companhia do Porto da Bahia.....	302
Decreto n. 7.068 — de 13 de agosto de 1908 — Concede autorização á « Société de Construction du Port de Bahia » para funcionar na Republica.....	302
Aviso n. 297 — de 24 de agosto de 1908 — Autoriza os estudos de melhoramentos de varios rios na Bahia.	302
Decreto n. 7.119 — de 17 de setembro de 1908 — Approva a modificação do projecto das obras para melhoramento do porto da Bahia.....	303
Decreto n. 7.870 — de 23 de fevereiro de 1910 — Approva a modificação do projecto para o caés de saneamento do porto da Bahia.....	306
Aviso n. 359 — de 29 de julho de 1910 — Resolve sobre tomada de contas da companhia cessionaria das obras do porto da Bahia.....	306
Decreto n. 8.184 — de 1 de setembro de 1910 — Approva algumas modificações nos planos das obras do porto da Bahia, a que se referem os decretos ns. 6.350 e 7.119, de 31 de janeiro de 1907 e 17 de setembro de 1908, sem augmento da importancia total já fixada.	306
Aviso n. 487 — de 6 de outubro de 1910 — Pede diversas providencias que interessam as obras do porto da Bahia (Vid. este Aviso na <i>Errata</i>).....	569

ESTADO DO ESPIRITO SANTO

Porto da Victoria.....	311
Decreto n. 3.985 — de 9 de abril de 1901 — Prorroga por mais um anno o prazo concedido á Companhia Brasileira Torrens para início das obras do porto da Victoria, no Estado do Espirito Santo.....	313

	Pag.
Decreto n. 4.363 — de 17 de março de 1902 — Proroga por mais um anno o prazo concedido á Companhia Brasileira Torrens para inicio das obras do porto da Victoria, no Estado do Espirito Santo.....	313
Decreto n. 5.213 — de 10 de maio de 1904 — Altera as clausulas do contracto sobre as obras do porto da Victoria.....	313
Decreto n. 1.469 — de 9 de janeiro de 1906 — Autoriza o Governo a abrir ao Ministerio da Industria, Vição e Obras Publicas o credito extraordinario de 250:000\$ para pagar á Companhia Brasileira Torrens a indemnização fixada no termo de 18 de dezembro de 1901, rescisorio do contracto de 18 de julho de 1890..	321
Decreto n. 5.951 — de 28 de março de 1906 — Transfere á Companhia do Porto da Victoria, mediante condições, o contracto celebrado para a construcção das obras de melhoramento do referido porto.....	322
Decreto n. 6.199 — de 30 de outubro de 1906 — Abre ao Ministerio da Industria, Vição e Obras Publicas o credito extraordinario de 250:000\$ para pagar á Companhia Brasileira Torrens a indemnização fixada no termo de 18 de dezembro de 1901, rescisorio do contracto de 18 de julho de 1890.....	330
Decreto n. 6.559 — de 11 de julho de 1907 — Approva os estudos definitivos e mais documentos apresentados para as obras do porto da Victoria, no Estado do Espirito Santo.....	331
Decreto n. 7.994 — de 12 de maio de 1910 — Approva os novos estudos apresentados para as obras do porto da Victoria, no Estado do Espirito Santo.....	333

ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Portos do Estado do Rio de Janeiro.....	337
Lei n. 1.316 — de 31 de dezembro de 1904 (Fixa a despeza para 1905).....	339
Lei n. 1.453 — de 30 de dezembro de 1905 (Fixa a despeza para 1906).....	339
Lei n. 1.617 — de 30 de dezembro de 1906 (Fixa a despeza para 1907).....	339
Lei n. 2.221 — de 30 de dezembro de 1909 (Fixa a despeza para 1910).....	339

DISTRICTO FEDERAL

Porto do Rio de Janeiro.....	343
Decreto n. 3.946 — de 7 de março de 1901 — Concede á Empresa Industrial de Melhoramentos no Brazil autorização para prolongar a Estrada de Ferro de S. Francisco Xavier ao Commercio, da estação da Mangueira ao littoral, mediante condições.....	351
Decreto n. 4.228 — de 6 de novembro de 1901 — Autoriza a organização da Companhia Docas do Rio de Janeiro para executar as obras das concessões feitas para melhoramento do porto do Rio de Janeiro, arrazamento do morro do Senado e aterro de pantanos e do das praias Formosa e dos Lazaros.....	351
Decreto n. 4.839 — de 18 de maio de 1903 — Autoriza o Ministerio da Fazenda a contractar com os banqueiros N. M. Rotschild & Sons, de Londres, um emprestimo de oito e meio milhões esterlinos (£ 8.500.000).....	360

	Pag.
Decreto n. 4.865 — de 16 de junho de 1903 — Autoriza a emissão de 17.300:000\$ em apolices especiaes....	361
Decreto n. 4.879 — de 7 de julho de 1903 — Estabelece a taxa de 1,5 %, ouro, sobre o valor da importação realizada pelo porto do Rio de Janeiro.....	361
Decreto n. 4.911 — de 28 de julho de 1903 — Abre ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas o credito especial de 300:000\$ para occorrer ás despesas com o custeio das propriedades necessarias ás obras do porto do Rio de Janeiro e serviços preliminares das mesmas obras.....	362
Decreto n. 4.939 — de 28 de agosto de 1903 — Declara sem effeito as approvações dos planos e orçamentos para obras de melhoramento do porto do Rio de Janeiro.....	363
Decreto n. 4.969 — de 18 de setembro de 1903 — Approva os planos, plantas e orçamentos para a execução das obras de melhoramento do porto do Rio de Janeiro, declara desapropriados os predios e terrenos nellas comprehendidos e crêa uma caixa especial para esses serviços.....	363
Aviso (da Marinha) n. 1.178 — de 19 de outubro de 1903 — Sobre a questão entretida com o Ministerio da Marinha pela «The Rio de Janeiro Harbour & Dock Co., Ltd.» para reivindicacão de um terreno situado na ilha das Cobras e de propriedade da Nação	365
Decreto n. 5.031 — de 10 de novembro de 1903 — Approva o regulamento da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro.....	365
Aviso n. 133 — de 22 de fevereiro de 1904 — Autoriza a Comissão das Obras do Porto do Rio de Janeiro a receber do Ministerio da Fazenda a ilha de Santa Barbara	378
Aviso n. 186 — de 7 de março de 1904 — Pede que tenham livre transito, durante a noite, as embarcações da firma C. H. Walker & Companhia.....	378
Aviso (da Fazenda) — de 8 de março de 1904 — Declara que á Comissão Fiscal das Obras do Porto do Rio de Janeiro e não ao Thesouro cabe excluir das relações os objectos que, por terem similar de produção nacional, não gosam de isenção de direitos.	378
Aviso n. 210 — de 14 de março de 1904 — Rectifica a escriptura de 30 de junho de 1903, feita com a Empresa Industrial de Melhoramentos no Brazil.....	379
Aviso (da Marinha) n. 396 — de 22 de março de 1904 — Declara que as embarcações empregadas nas obras do porto podem entrar ou sahir a qualquer hora do dia ou da noite.....	379
Aviso (da Marinha) n. 504 — de 15 de abril de 1904 — Providencia no sentido de facilitar os trabalhos de dragagem das obras do porto.....	380
Decreto n. 5.551 — de 6 de junho de 1905 — Autoriza o Ministerio da Fazenda a contractar com os banqueiros N. M. Rotschild & Sons, de Londres, a emissão de tres milhões esterlinos (£ 3.000.000-0-0) em titulos de 5 % ao anno e ao preço de noventa e sete libras esterlinas por cem.....	380
Decreto n. 5.553 — de 10 de junho de 1905 — Eleva a 2 %, ouro, a taxa sobre o valor official da importação realizada pelo porto do Rio de Janeiro.....	380

	Pag.
Officio — de 11 de setembro de 1905 — Declara que o laudo arbitral importa em não ser mais cobrado da «City Improvements Co.» o imposto para os obras do porto, como na restituição da importância que sob esse título já tenha pago aquella companhia....	381
Decreto n. 6.154 — de 25 de setembro de 1906 — Approva a modificação dos planos e plantas para a execução das obras de melhoramento do porto do Rio de Janeiro e declara desapropriados os predios e terrenos nelles comprehendidos.....	381
Decreto n. 6.209 — de 6 de novembro (5) de 1906 — Supprime varios logares no quadro do pessoal da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro e dá execução ao disposto no § 2º do art. 17 da lei n. 1.145, de 31 de dezembro de 1903, revigorado no art. 17 da lei n. 1.453, de 30 de dezembro de 1905.....	382
Decreto n. 6.266 — de 13 de dezembro de 1906 — Supprime o logar de presidente da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro e dá outras providencias.....	382
Lei n. 1.617 — de 30 de dezembro de 1906 — (Fixa a despeza para 1907).....	437
Decreto n. 6.354 — de 7 de fevereiro de 1907 — Abre ao Ministerio da Marinha o credito de 600.000\$ para aparelhamento dos diques existentes na ilha das Cobras.....	437
Aviso n. 104 — de 25 de março de 1907 — Autoriza ao engenheiro Hené Chauvin a acompanhar os estudos do porto do Recife.....	379
Exposição de motivos — do decreto n. 6.471, de 2 de maio de 1907.....	382
Decreto n. 6.471 — de 2 de maio de 1907 — Altera o projecto para as obras de melhoramento do porto do Rio de Janeiro e muda de local a Estação Maritima da Estrada de Ferro Central do Brazil.....	384
Decreto n. 6.786 — de 19 de dezembro de 1907 — Approva o prolongamento das obras do porto do Rio de Janeiro entre o canal do Mangue e a ponta do Cajú.....	384
Aviso n. 371 — de 9 de novembro de 1908 — Manda organizar as instrucções para a fiscalisação das obras do porto de Recife.....	385
Aviso n. 183 — de 26 de junho de 1909 — Determina a porcentagem a que tem direito os representantes da Fazenda Nacional junto á commissão fiscal do porto de Recife.....	385
Decreto n. 7.479 — de 29 de julho de 1909 — Concede á «Leopoldina Railway Co., Limited» privilegio para prolongar a sua linha até o porto do Rio de Janeiro e dá outras providencias.....	385
Lei n. 2.210 — de 28 de dezembro de 1909 — (Disposições do orçamento da receita para 1910 sobre o arrendamento dos serviços do porto do Rio de Janeiro).	387
NOTAS — Edital de concorrência para o arrendamento do novo caes do porto do Rio de Janeiro.....	387
— Parecer do director da Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro, sobre o arrendamento.....	391
— Resolução do governo, em despacho collectivo de 17 de dezembro de 1909.....	401

(5) E não «6 de setembro de 1906» como está no original.

	Pag.
—Requerimento de informações sobre o arrendamento.	401
— Informações prestadas pelo director tecnico da comissão fiscal e administrativa das obras do porto do Rio de Janeiro, sobre o requerimento anterior.	402
— Resolução do Governo em despacho colectivo de 17 de fevereiro de 1912.....	403
— Exposição apresentada ao Exm. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas pela comissão nomeada pelo Governo para estudar as reclamações do commercio relativas ás taxas para o arrendamento do porto do Rio de Janeiro.....	403
— Resolução do Governo em despacho colectivo de 15 de abril de 1910.....	414
— Proponentes julgados idoneos para o arrendamento .	414
— Resolução do Governo em despacho colectivo de 5 de maio de 1910.....	415
Aviso n. 92 — de 28 de fevereiro de 1910 — Approva o accôrdo feito entre a Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro e a «Leopoldina Railway Co., Limited» para a venda de terrenos onde esta tem de estabelecer sua estação inicial.....	415
Aviso n. 192 — de 2 de maio de 1910 — Concede licença á «The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Co., Limited, para assentar uma linha de ligação..	415
Decreto n. 8.062 — de 9 de junho de 1910 — Autoriza o contracto de arrendamento do novo caes do porto do Rio de Janeiro.....	416
Aviso n. 282 — de 18 de junho de 1910 — Declara que fica autorizada a «The Rio de Janeiro Tramway Light & Power Co., Ltd.» a desenvolver suas linhas em terrenos conquistados ao mar pelas obras do porto	427
Aviso — de 25 de junho de 1910 — Remette ao Sr. ministro da Fazenda a minuta do accôrdo estipulado entre a Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro, e «The Rio de Janeiro Flour Mills & Granaries, limited» afim de ser lavrada a respectiva escriptura.....	428
Aviso n. 63 — de 12 de julho de 1910 — Manda observar o regulamento para o serviço do novo caes do Rio de Janeiro.....	428
Aviso n. 319 — de 13 de julho de 1910 — Pede ao ministro da Fazenda que mande lavrar escriptura dos lotes da Avenida Central e rua Nova, vendidos em leilão, e que mande recolher o producto á Caixa Especial das Obras do Porto.....	430
Aviso n. 362 — de 30 de julho de 1910 — Referente á installação electrica de força e luz em armazens do porto do Rio de Janeiro.....	431
Aviso n. 374 — de 8 de agosto de 1910 — Communica a permissão dada á «The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Co., Ltd.» para assentar, prolongar e desenvolver suas linhas de tracção electrica nos terrenos conquistados ao mar pelas Obras do Porto, ficando porém incorporadas a rede geral de viação urbana, contractada com a Prefeitura.....	431
Aviso n. 384 — de 12 de agosto de 1910 — Approva o orçamento para a execução das muralhas em volta do terreno cedido á «Companhia City Improvements».....	431
Aviso n. 387 — de 12 de agosto de 1910 — Pede providencias sobre a mudança da estação de barcas e ponte de atracação do largo da Prainha.....	431

	Pag.
Aviso n. 401 — de 24 de agosto de 1910 — Pede ao ministro da Fazenda providencias para que o alfandegamento do trapiche da Ordem seja transferido para os arrendatarios do novo caés do Porto.....	432
Aviso n. 408 — de 27 de agosto de 1910 — Aceita a proposta do Banco do Brazil de acquisição de uma área de terreno no caés do Porto, com destino a agencias de bancos, mediante o preço de 30\$ por metro quadrado.....	432
Aviso n. 413 — de 30 de agosto de 1910 — Autoriza providencias sobre as mercadorias importadas pelas repartições publicas e cujas taxas de descarga não pôdem ser pagas de prompto.....	432
Aviso n. 432 — de 6 de setembro de 1910 — Pede ao ministro da Fazenda mande creditar á Caixa Especial das Obras do Porto o producto dos lotes vendidos em leilão do caés do Porto.....	433
Aviso n. 438 — de 14 de setembro de 1910 — Resolve sobre o assentamento de linhas de carris entre os intervallos dos armazens do caés do Porto do Rio de Janeiro.....	433
Aviso n. 515 — de 24 de outubro de 1910 — Approva a acquisição de um predio e terreno á rua da Saude, para as Obras do Porto.....	433
Aviso n. 27 — de 7 de novembro de 1910 — Relativo ao accordo entre a Comissão das Obras do Porto e Joaquim Marinho.....	434
Aviso n. 529 — de 7 de novembro de 1910 — Sobre material importado por C. H. Walker & Comp.....	434
Decreto n. 8.364 — de 9 de novembro de 1910 — Autoriza a transferencia do contracto de arrendamento do novo caés do Porto do Rio de Janeiro á « Compagnie du Port de Rio de Janeiro » devidamente autorizada a funcionar na Republica.....	434
Aviso n. 543 — de 14 de novembro de 1910 — Autoriza o accordo sobre indemnização de bemfeitorias dos terrenos á rua Santo Christo dos Milagres ns. 46 e 48 (Trapiche Leal).....	435
Aviso n. 560 — de 17 de dezembro de 1910 — Sobre terrenos do caés do Porto, adquiridos em hasta publica por Herm Stoltz & Comp.....	435
Aviso n. 563 — de 20 de dezembro de 1910 — Autoriza a venda de materiaes inserviveis, pertencentes á firma C. H. Walker & Comp.....	435
Aviso n. 576 — de 26 de dezembro de 1910 — Sobre o abono de diarias a funcionarios da Comissão das Obras do Porto.....	436
Aviso n. 578 — de 27 de dezembro de 1910 — Sobre a venda em leilão de terrenos do caés do Porto.....	436
Aviso n. 532 — de 30 de dezembro de 1910 — Sobre a venda de terrenos pela Comissão das Obras do Porto ao Banco do Brazil.....	436
Aviso n. 355 — de 29 de julho de 1910 — Esclarece dvidas sobre o contracto para fornecimento do dique fluctuante.....	438

ESTADO DE S. PAULO

Porto de Santos.....	441
Decreto n. 3.925 — de 16 de fevereiro de 1901 — Approva os orçamentos e projectos de obras complementares do caés de Santos e dá outras providencias.....	445

	Pag.
Decreto n. 3.950 — de 7 de março de 1901 — Autoriza a inclusão da quantia despendida com diversas obras complementares do caés de Santos no capital da Companhia Dócas de Santos.....	445
Decreto n. 3.951 — de 7 de março de 1901 — Autoriza a inclusão da quantia despendida com diversas obras complementares do caés de Santos no capital da Companhia Dócas de Santos.....	446
Decreto n. 4.056 — de 24 de junho de 1901 — Approva a planta para construcção das obras do prolongamento da linha ferrea de serviço do caés de Santos, de Outeirinhos ao Forte Augusto.....	446
Decreto n. 4.088 — de 22 de julho de 1901 — Autoriza a construcção de obras complementares no caés de Santos, e dá outras providencias.....	446
Decreto n. 4.235 — de 11 de novembro de 1901 — Altera o art. 2º do decreto n. 4.088, de 22 de julho do mesmo anno, para a transformação da força hydraulica de rios em luz e força electrica motora nas officinas e serviços da Companhia Dócas de Santos.....	447
Decreto n. 4.426 — de 9 de junho de 1902 — Approva a planta do novo perfil projectado pela Companhia Dócas de Santos para a muralha do caés de Paquetá a Outeirinhos.....	447
Decreto n. 4.603 — de 20 de outubro de 1902 — Approva os orçamentos de obras novas e de reconstrucção e consolidação, cuja importancia deverá ser incluída no capital da Companhia Dócas de Santos... ..	447
Aviso (da Marinha) n. 114 — de 25 de janeiro de 1904 — Declara que a Companhia Dócas de Santos não está isenta do pagamento de sellos dos documentos expedidos pela capitania.....	448
Decreto n. 5.304 — de 6 de setembro de 1904 — Approva a planta do terreno para a construcção, nesta Capital, do edificio destinado a escriptorio da séde da Companhia Dócas de Santos, na Avenida Central.....	448
Decreto n. 5.355 — de 22 de outubro de 1904 — Approva, com modificações, o regulamento para o serviço de emissão de conhecimentos de deposito e warrants pela Companhia Dócas de Santos.....	449
Aviso (da Marinha) — de 10 de janeiro de 1905 — Designa a ilha das Palmas para o ponto de embarque dos praticos da barra de Santos, nos navios que demandarem esse porto.....	450
Decreto n. 6.080 — de 3 de julho de 1906 — Proroga por mais cinco annos o prazo para a conclusão das obras de que é concessionaria a Companhia Dócas de Santos.....	450
Decreto n. 6.139 — de 11 de setembro de 1906 — Approva os estudos apresentados pela Companhia Dócas de Santos para installação hydro-electrica que tem de levar a effeito no logar denominado Itatinga....	451
Decreto n. 6.359 — de 7 de fevereiro de 1907 — Modifica o perfil da muralha do caés em construcção no porto de Santos, approved pelo decreto n. 4.426, de 9 de junho de 1902.....	452
Decreto n. 6.446 — de 6 de abril de 1907 — Exclue do prazo para a contagem da isenção de taxas de armazenagens, no porto de Santos, os dias em que não funcionar a respectiva alfandega.....	452

	Pag.
Decreto n. 6.570 — de 18 de julho de 1907 — Modifica o traçado da planta approvada para os conductores de energia electrica proveniente das installações do rio Itatinga, para o porto de Santos.....	452
Decreto n. 6.599 — de 8 de agosto de 1907 — Abre ao Ministerio da Marinha credito de 10:000\$, para ser applicado ás despezas com a aquisição de uma lancha movida á gazolina para o serviço da Capitania do porto de Santos.....	453
Decreto n. 6.608 — de 16 de agosto de 1907 — Approva os projectos e orçamentos de diversos armazens e obras complementares a construir no porto de Santos, na importancia total de 3.431:246\$008.....	453
Decreto n. 6.644 — de 17 de setembro de 1907 — Approva com modificações o regulamento interno e tarifa para o serviço de emissão de conhecimentos de deposito e <i>warrants</i> pela Companhia Dócas de Santos.....	453
Decreto n. 6.798 — de 26 de dezembro de 1907 — Declara sem effeito a clausula X do decreto n. 9.979, de 12 de julho de 1888, referente á concessão das Docas de Santos.....	459
Aviso — de 6 de março de 1908 — Declara que não foram attendidas as razões pelas quaes a Companhia Docas de Santos se oppoz á execução do decreto n. 6.051, de 6 de junho de 1907.....	460
Aviso n. 78 — de 6 de março de 1908 — Sobre a permuta do terreno do extincto Arsenal de Marinha de Santos por outro equivalente junto ao Outeirinho..	460
Aviso n. 79 — de 6 de março de 1908 — Sobre o mesmo assumpto do aviso anterior.....	460
Aviso n. 80 — de 7 de março de 1908 — Manda intimar a Companhia Docas de Santos a não proseguir nas obras do caés que está construindo irregularmente, além do segundo Outeirinho, assim como do caés concedido, cujo alinhamento alterou, sem prévia autorização do Governo.....	461
Decreto n. 6.951 — de 14 de maio de 1908 — Approva a planta dos terrenos necessarios á construcção do dique e suas dependencias, que têm de ser executados pela Companhia Docas de Santos.....	462
Aviso n. 165 — de 16 de maio de 1908 — Autoriza a atracação de vapores no trcho de caés entre Paquetá e o canal da dóca do mercado.....	462
Decreto n. 6.961 — de 21 de maio de 1908 — Approva os projectos de obras do porto de Santos, relativos aos edificios das officinas, escriptorio tecnico e mais dependencias e ainda das da dóca do Mercado, respectivo canal de accesso, boeiro do rio dos Soldados e aterro da praça Iguatemy Martins.....	463
Decreto n. 7.108 — de 10 de setembro de 1908 — Autoriza a Companhia Docas de Santos a empregar no desenvolvimento da lavoura, industria e outros fins o excesso da energia electrica da força hydraulica do rio Itatinga, que não for utilizado nos serviços do porto de que a mesma companhia é cessionaria....	463
Aviso n. 337 — de 3 de outubro de 1908 — Declara que a exploração do edificio da Companhia Dócas de Santos está isenta de impostos por ter elle de reverter á União como proprio nacional, findo o prazo do contracto	463

	Pag.
Decreto n. 7.385 — de 15 de abril de 1909 — Approva os projectos e orçamento na importancia de.....	
4.285:721\$592 em substituição dos que foram approvados pelo decreto n. 6.608, de 16 de agosto de 1907, para a construcção de diversas obras no porto de Santos.....	464
Decreto n. 7.492 — de 5 de agosto de 1909 — Approva a planta e orçamento na importancia de.....	
6.079:488\$019, para o trecho de caés em frente ao estaleiro de reparação e ás officinas para os accrescimos dos blócos supplementares no porto de Santos, já approvados pelos decretos ns. 4.426 e 6.359, de 9 de junho de 1902 e 7 de fevereiro de 1907.....	464
Decreto n. 7.578 — de 4 de outubro de 1909 — Estabelece bases para a prestação de contas do trafego do caés de Santos.....	465
Aviso n. 306 — de 1 de novembro de 1909 — Pede ao Ministro da Justiça providenciar sobre a desistencia de acções entre a União e a Companhia Docas de Santos em vista do accordo havido entre as partes, que poz termo ás respectivas questões.....	466
Aviso n. 356 — de 7 de dezembro de 1909 — Declara que só deverão gosar de isenção de taxas, nas Docas de Santos, as instituições pias que já estavam no gozo desse favor antes da expedição do decreto n. 7.578, de 4 de outubro do corrente anno.....	467
Decreto n. 7.880 — de 3 de março de 1910 — Approva o orçamento das obras de arte e outras da linha ferrea de Outeirinhos ao Forte Augusto, construida pela Companhia Docas de Santos.....	467
Aviso n. 119 — de 17 de março de 1910 — Autoriza a Companhia Docas de Santos a permittir, a titulo de experiencia, a estada livre de mercadorias de produccão nacional no caés ou nos seus armazens, durante o tempo preciso para o embarque ou desembarque.....	467
Decreto n. 8.049 — de 2 de junho de 1910 — Approva os orçamentos, na importancia de 451:596\$052, das despezas com as obras de reforma dos armazens ns. I a IV no porto de Santos, e com a acquisição de balanças para o respectivo serviço aduaneiro.....	468
Decreto n. 8.104 — de 21 de julho de 1910 — Approva os orçamentos, na importancia total de.....	
5.611:224\$994 das obras complementares no prolongamento do caés de Santos e de duas locomotivas e 10 carros para o serviço do mesmo caés.....	468
Decreto n. 8.181 — de 1 de setembro de 1910 — Approva o orçamento na importancia de 1.824:825\$314 despendida com a construcção do edificio destinado a escriptorio da séde da Companhia Docas de Santos..	469
Decreto n. 8.258 — de 29 de setembro de 1910 — Approva a planta e o orçamento na importancia de 18:076\$042 das obras de alongamento da cobertura do armazem n. 9 e do aparelho mecanico destinado ao serviço de transporte do trigo, installado sob aquelle alongamento, no caés do porto de Santos.....	469
Lei n. 1.617 — de 30 de dezembro de 1906 — Fixa a despeza para 1907 — (Disposição sobre o porto de Cananéa).....	470
Lei n. 2.050 — de 31 de dezembro de 1908 — Fixa a despeza para 1909 — (Disposição sobre a barra de Cananéa).....	470

	Pag.
Lei n. 2.221 — de 30 de dezembro de 1909 — Fixa a despeza para 1910 — (Disposição sobre o porto de Iguape e barra de Icapara).....	470
Aviso n. 1.419 — de 29 de março de 1910 — Approva o regulamento para a praticagem dos portos do Estado de S. Paulo.....	470

ESTADO DO PARANA

Porto de Paranaguá.....	477
Lei n. 1.453 — de 30 de dezembro de 1905 — Fixa a despeza para 1906.....	479
Lei n. 1.617 — de 30 de dezembro de 1906 — Fixa a despeza para 1907.....	479
Portaria — de 18 de janeiro de 1909 — Approva as instruções para a Comissão de Melhoramento da Barra e Porto de Paranaguá.....	479
Lei n. 2.221 — de 30 de dezembro de 1909 — Fixa a despeza para 1910.....	479
Aviso n. 2.154 — de 10 de maio de 1910 — Approva o regulamento para o serviço de praticagem da barra e bahia de Paranaguá.....	482

ESTADO DE SANTA CATHARINA

Portos de Santa Catharina.....	489
Lei n. 834 — de 30 de dezembro de 1901 — Fixa a despeza para 1902.....	491
Lei n. 957 — de 30 de dezembro de 1902 — Fixa a despeza para 1903.....	491
Portaria — de 28 de janeiro de 1903 — Approva as instruções para a Comissão de Melhoramento dos Portos e Rios de Santa Catharina.....	491
Lei n. 1.145 — de 31 de dezembro de 1903 — Fixa a despeza para 1904.....	491
Decreto n. 5.228 — de 31 de maio de 1904 — Declara sem effeito o decreto n. 1.034, de 14 de novembro de 1890, que concedeu privilegio á Companhia Industrial e de Construções Hydraulicas, para construção de obras de melhoramento da barra e porto da Laguna, no Estado de Santa Catharina.....	495
Lei n. 1.316 — de 31 de dezembro de 1904 — Fixa a despeza para 1905.....	491
Portaria — de 27 de janeiro de 1905 — Modifica as instruções approvadas pela portaria de 28 de janeiro de 1903.....	495
Lei n. 1.453 — de 30 de dezembro de 1905 — Fixa a despeza para 1906.....	496
Decreto n. 5.977 — de 18 de abril de 1906 — Approva as clausulas para o contracto referente ao arrendamento da Estrada de Ferro D. Thereza Christina e a construção das obras de melhoramento do porto de Massiambú, no Estado de Santa Catharina.....	496
Decreto n. 6.488 — de 23 de maio de 1907 — Proroga o prazo de oito mezes fixado na clausula XXXI do decreto n. 5.977, de 18 de abril de 1906, e respectivo contracto de 24 de setembro do mesmo anno para apresentação do plano definitivo e orçamento das obras a executar no porto de Massiambú.....	506
Decreto n. 6.804 — de 2 de janeiro de 1908 — Approva os estudos definitivos e respectivos orçamentos das obras do porto de Massiambú, e do ramal ferreo ligando o mesmo porto á Estrada de Ferro D. Thereza Christina.....	506

	Pag.
Decreto n. 7.452 — de 1 de julho de 1909 — Corrige as alterações com que foi publicada a lei n. 2.050, de 31 de dezembro de 1908.....	507
Lei n. 2.221 — de 30 de dezembro de 1909 — Fixa a despesa para 1910.....	507

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Barra e porto do Rio Grande do Sul.....	511
Lei n. 834 — de 30 de dezembro de 1901 — Fixa a despesa para 1902.....	523
Lei n. 957 — de 30 de dezembro de 1902 — Fixa a despesa para 1903.....	523
Lei n. 1.145 — de 31 de dezembro de 1903 — Fixa a despesa para 1904.....	524
Lei n. 1.316 — de 31 de dezembro de 1904 — Fixa a despesa para 1905.....	525
Lei n. 1.453 — de 30 de dezembro de 1905 — Fixa a despesa para 1906.....	525
Decreto n. 5.979 — de 18 de abril de 1906 — Approva as clausulas para o contracto das obras de melhoramento da barra do Rio Grande do Sul e das do porto da cidade do Rio Grande.....	526
Lei n. 1.617 — de 30 de dezembro de 1906 — Fixa a despesa para 1907.....	544
Decreto n. 6.326 — de 12 de janeiro de 1907 — Estabelece a taxa de 2 %, ouro, sobre o valor da importação realizada pelas alfandegas do Rio Grande do Sul.....	544
Decreto n. 6.615 — de 22 de agosto de 1907 — Marca novo prazo para conclusão das obras da 1ª secção do caes a construir no porto do Rio Grande.....	544
Decreto n. 6.788 — de 12 de dezembro de 1907 — Concede autorização á companhia «Port of Rio Grande do Sul» para funcionar na Republica.....	545
Lei n. 1.844 — de 31 de dezembro de 1907 — Fixa a despesa para 1908.....	546
Lei n. 2.050 — de 31 de dezembro de 1908.....	546
Decreto n. 6.848 — de 11 de fevereiro de 1908 — Approva os planos, plantas e orçamentos definitivos para o porto do Rio Grande do Sul.....	546
Aviso n. 58 — de 20 de fevereiro de 1908 — Manda sustar obras no porto do Rio Grande do Sul, não approvadas.....	547
Aviso n. 62 — de 22 de fevereiro de 1908 — Declara quaes são as plantas e documentos a que se refere a clausula XXVII do contracto do porto do Rio Grande do Sul.....	547
Decreto n. 6.981 — de 8 de junho de 1908 — Approva as clausulas para o contracto que tem de ser celebrado com Elmer Lawrence Corthell para a execução das obras de melhoramento da barra do Rio Grande do Sul e do porto da cidade do Rio Grande, modificando as que baixaram com o decreto n. 5.979, de 18 de abril de 1906.....	548
Decreto n. 7.007 — de 2 de julho de 1908 — Concede autorização á «Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul» para funcionar na Republica.....	552
Decreto n. 7.021 — de 9 de julho de 1908 — Transfere á «Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul» o contracto celebrado com o engenheiro Elmer Lawrence Corthell para as obras da barra do Rio Grande do Sul e do porto da cidade do Rio Grande.....	553

	Pag.
Decreto n. 7.124 — de 17 de setembro de 1908 — Approva o novo projecto para o porto do Rio Grande do Sul, situado a leste da ilha do Ladino, em substituição do que foi approvedo pelo decreto n. 6.848, de 11 de fevereiro do corrente anno.....	554
Decreto n. 7.159 — de 29 de outubro de 1908 — Con- cede á « Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul » autorização para construir uma estrada de ferro de Monte Bonito á barra do Rio Grande e aprova as respectivas plantas e orçamentos.....	555
Lei n. 2.050 — de 31 de dezembro de 1908 — Fixa a despeza para 1909.....	555
Decreto n. 7.411 — de 14 de maio de 1909 — Altera o traçado da linha ferrea de Monte Bonito á Barra, da « Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul », a que se refere o decreto n. 7.159, de 29 de outubro de 1908.....	556
Decreto n. 7.490 — de 5 de agosto de 1909 — Approva a planta do local para officinas e outras installações geraes da « Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul » e declara de utilidade publica, para os effeitos de desapropriação, os terrenos alli com- prehendidos	557
Portaria — de 26 de fevereiro de 1910 — Approva as instrucções para a Comissão Fiscal das Obras da Barra e do Porto do Rio Grande do Sul.....	557
Aviso n. 206 — de 30 de julho de 1910 — Pede ao Mi- nistro da Viagem e Obras Publicas esclarecimentos sobre o pedido feito pela « Compagnie du Port du Rio Grande do Sul » para que lhe sejam entregues di- versos terrenos de marinhas necesarios ás obras da barra e do porto do Rio Grande.....	559

ESTADO DE MATTO GROSSO

Porto de Corumbá.....	563
Lei n. 1.617 — de 30 de dezembro de 1906 — Fixa a despeza para 1907.....	565
Portaria — de 4 de junho de 1907 — Approva as instrucções para a sub-commissão de estudos e construcção de um trecho de caes na cidade de Corumbá	565
Lei n. 1.841 — de 31 de dezembro de 1907 — Fixa a despeza para 1908.....	568
Lei n. 2.050 — de 31 de dezembro de 1908 — Fixa a despeza para 1909.....	568
Decreto n. 7.293 — de 21 de janeiro de 1909 — Approva os planos e orçamento para as obras de melhora- mento do porto de Corumbá, no Estado de Matto Grosso	568