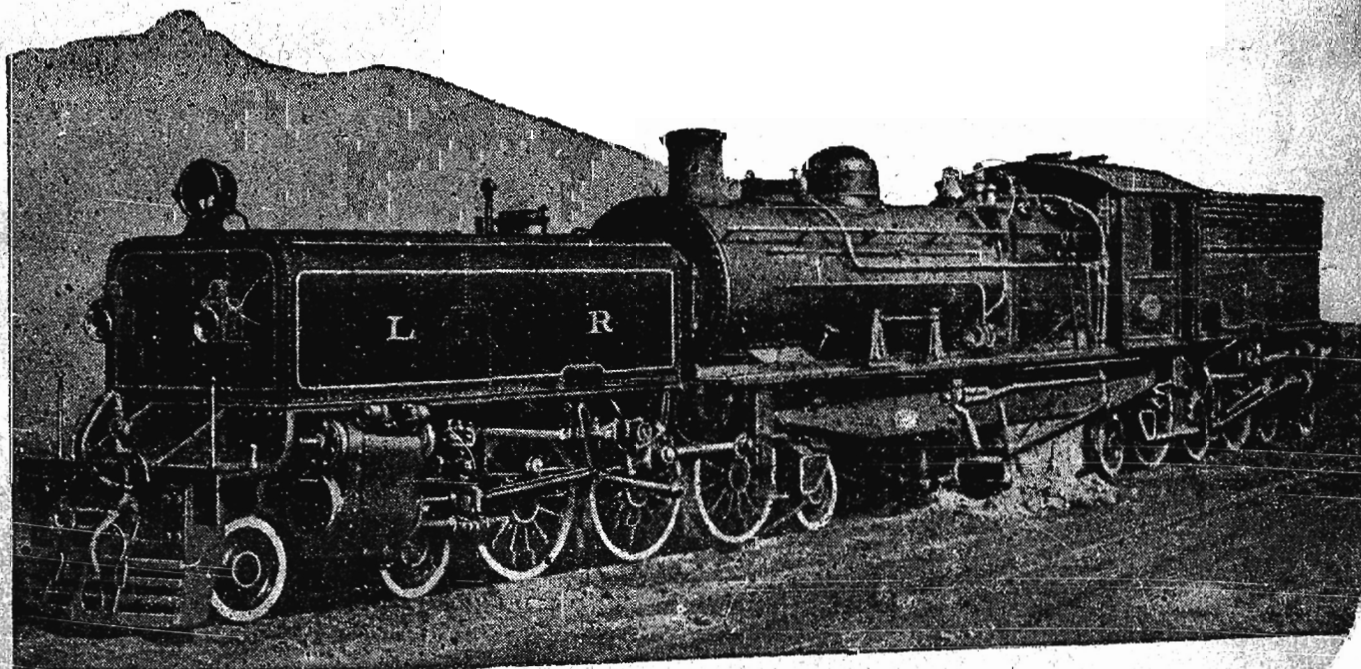


Edmundo Siqueira

RESUMO HISTORICO

DE

The Leopoldina Railway Co. Ltd.



EDMUNDO SIQUEIRA

RESUMO HISTORICO

DE

**THE LEOPOLDINA RAILWAY COMPANY,
LIMITED**

1 9 3 8

GRAFICA EDITORA CARIOCA

Rua dos Invalidos, 96

Rio de Janeiro

67203 AA
1949

BIBLIOTHECA PUBLICA
RIO DE JANEIRO
CONT. LEGAL
1. SECCAO

~~1207~~
~~1949~~

~~70503~~
~~1946~~

27.12.49

Ninguém ignora que um dos fatores de maior importância, no progresso de um País, é o desenvolvimento de sua Viação Ferrea e, não obstante, de maneira geral, todos desconhecem como se iniciaram, lutaram e têm vivido as empresas que, na maior parte, sem lucros compensadores, exploram a viação ferrea.

No Brasil, é de justiça destacar-se a Leopoldina Railway, entre as que muito têm contribuído para o progresso nacional e consideravelmente nos Estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e Espirito Santo.

Aquele que quizer ou tiver necessidade de conhecer a historia dessa estrada, a de maior extensão quilometrica do Brasil, encontrará grandes dificuldades pela carencia de noticias.

Pensei, pois, que ~~seria~~^{foi} de utilidade concatenar o que encontrasse a respeito e não avaliei o trabalho para executar o meu intento. Enfim, com alguma paciencia, folheando livros, folhetos, jornais e legislação, pude organizar o presente repositório de fatos e datas, sujeitos a se perderem completamente com o tempo.

Longe está de ser completo, haverá inumeros senões, talvez mesmo não tenha real utilidade, mas os que desejarem conhecer um pouco a vida da Leopoldina terão um auxilio nas paginas que seguem e que me demandaram alguns anos de buscas.

Edmundo Siqueira.

I N D I C E

O presente trabalho é dividido em cinco partes a saber:

1.^a PARTE

	<i>Pags.</i>
Origem do nome <i>Leopoldina</i> . Companhia Estrada de Ferro Leopoldina, constituição, primeira construção e inaugurações. Construções e aquisições de linhas. Dificuldades e liquidação da Companhia. Acordo dos portadores de obrigações de E. F. Leopoldina	11

2.^a PARTE

The Leopoldina Railway Company, Limited. Início, objetivo, linhas transferidas. Dificuldades; aumento de capital. Construções e ligações. Contrato com o Governo de Minas. Prolongamento da Linha do Norte	31
--	----

3.^a PARTE

Quilometragem das linhas de concessão federal	41
E. F. CARANGOLA E RAMAIS	
Concessões, estudos, inaugurações	44
Transferências	46
Movimento financeiro	49
E. F. SANTO EDUARDO AO CACHOEIRO DO ITAPEMIRIM	
Concessão, descrição da linha projetada, transferência, inaugurações	55
Movimento financeiro	65

	<i>Pags.</i>
E. F. CENTRAL DE MACAÉ'	
Concessão, estudos, inaugurações	69
Movimento financeiro	71
PROLONGAMENTO DA E. F. BARÃO DE ARARUAMA	
Concessão, construção, inauguração	75
Movimento financeiro	77
LINHA DO NORTE	
Concessão, estudos, inauguração. Prolongamento até o Porto, apuração do capital	81
E. F. SUL DO ESPIRITO SANTO — <i>Ramal e sub Ramal</i>	
Origem, compra, descrição do prolongamento a Ca- choeiro do Itapemirim	97
Renda bruta	101
<i>Ramal e sub-Ramal</i> — Aquisições, continuação e inauguração	102
Renda	103
RAMAL DO SUMIDOURO	
Concessão, inaugurações, arbitramento, movimen- to financeiro	107

4.^a PARTE

Quilometragem das linhas de concessão do Esta- do de Minas Gerais	125
PORTO NOVO DO CUNHA A SAÚDE	
Concessão, inauguração, traçado da Serra de São Geraldo	127
RAMAL DE PIRAPETINGA	
Construção, inauguração	129
RECREIO A SANTA LUZIA	
Concessão, construção, acordo com a Província do Rio de Janeiro, traçado	129
SANTA LUZIA DO MANHUASSÚ	
Concessão e inauguração	132
CISNEIROS A PARAQUENA	
Incorporação á Rêde Mineira	132
PATROCINIO A MURIAE'	
Concessão e inauguração	132

	<i>Pags.</i>
VISTA ALEGRE A LEOPOLDINA	
Prolongamento	132
E. F. CATAGUAZES (<i>Cataguazes a Mirai e Sereno a João Pinheiro</i>)	
Concessão, estudos, construção, inauguração, aquisição pela Leopoldina Railway	133
PONTE NOVA A RAUL SOARES	
Concessão e inauguração	134
TRAVESSÃO A SILVEIRA LOBO	
Concessão, traçado, inauguração	134
SILVEIRA LOBO A LIGAÇÃO	
Concessão, traçado, inauguração	135
SÃO PEDRO A MAR DE HESPAHNA	
Construção e inauguração	136
FURTADO DE CAMPOS A RIO NOVO	
Construção e inauguração	137
RIO NOVO A JUIZ DE FO'RA	
Origem, exploração, inauguração, pleito judicial; compra pela Leopoldina Railway; traçado ...	137
GUARANÍ AO POMBA	
Concessão de prolongamento	139
RAMAL DE POÇO FUNDO	
Ligação ás linhas do Estado de Minas	139
PROLONGAMENTO A CARATINGA	
Concessão, inicio das obras; inauguração; traçado e informações	139
Despesas com a construção	140
Garantia de juros; restituição, receita	146

5.^a PARTE

Quilometragem das linhas de concessão do Estado do Rio	153
LINHA DE CANTAGALO	
Porto das Caixas e Cachoeiras	154
Porto das Caixas a Vila Nova	154
Cachoeiras a Macuco	155
Serra de Friburgo	156
Niteroi a Vila Nova e Porto das Caixas a Macaé	157
Rio Bonito a Macaé	157

	<i>Pags.</i>
Conselheiro Paulino a Sumidouro	157
Imbetiba a Campos	158
Campos a São Fidelis	159
São Fidelis a Miracema	159
Conde de Araruama a Triunfo	160
Trajano de Moraes a Madalena	160
Campos a Santo Amaro	161
Campos a Atafona	161
Martins Lage a Colonias	162
Cordeiro a Portela	162
MAUÁ A SÃO JOSE' DO RIO PRETO	
Concessões, construção, inauguração, informações, traçado	163
Serra de Petropolis	171
NOTAS	173

1.^a P A R T E

ORIGEM DO NOME *LEOPOLDINA*

COMPANHIA ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA

CONSTRUÇÕES E AQUISIÇÕES DE LINHAS

DIFICULDADES E LIQUIDAÇÃO

*"THE LEOPOLDINA RAILWAY COMPANY,
LIMITED"*

ORIGEM

Ao iniciar o resumo historico de "The Leopoldina Railway Company, Limited", convém dizer o motivo do nome LEOPOLDINA conservado pela atual empresa.

Muitos pensam que o nome da empresa provem de uma homenagem á Imperatriz Leopoldina, tal, porém, não é real.

Em 1871 foi autorizada a construção de uma estrada de ferro que, partindo de Porto Novo do Cunha fosse ter á cidade da Provincia de Minas Gerais, Leopoldina. A Companhia que então se organisou adotou o nome "Companhia Estrada de Ferro Leopoldina" Com o correr dos anos essa Companhia foi construindo novas linhas e adquirindo outras, sempre conservando o seu primitivo nome. E isso se deu com a Companhia atual que continuou sob a mesma denominação "LEOPOLDINA RAILWAY".

Antes de entrar no estudo de cada uma das linhas que fazem parte da Leopoldina Railway, devemos ver, por alto, como se constituiu, desenvolveu e finalisou a Companhia Estrada de Ferro Leopoldina.

A Lei da Provincia de Minas Gerais n.º 1.826, de 10 de outubro de 1871 foi o primeiro ato referente a essa estrada. Autorisava o Presidente da Provincia a conceder subvenção quilometrica de 9:000\$000 ou a garantir o juro de 7 % sobre o capital de 2.400:000\$000 á Companhia que se organisasse para construir uma estrada de ferro, ligando Porto Novo do Cunha á cidade de Leopoldina.

O Decreto Imperial n.º 4.914, de 27 de março de 1872 concedeu ao Engenheiro Antonio Paulo de Mello Barreto

autorisação para organizar uma companhia afim de construir aquela estrada.

A constituição da Companhia não foi muito difícil e pelo Decreto n.º 4.976, de 5 de junho de 1872 foi concedida autorização para funcionar no Brasil, á Companhia Estrada de Ferrô Leopoldina e aprovados os seus estatutos.

A 10 de outubro de 1872, o engenheiro João Gomes do Val iniciou os trabalhos de exploração. Os estudos definitivos de 38 quilometros foram apresentados ao Governo e aprovados em fevereiro de 1873, iniciando-se em março desse ano a construção da linha.

No dia 8 de outubro de 1874 foram abertas ao tráfego as tres primeiras estações, nos quilometros 3, 12 e 27, denominadas São José, Pantano e Volta Grande.

Á festa inaugural compareceram Sua Magestade o Imperador, diversos membros do Corpo Legislativo, o Ministro da Agricultura Conselheiro José Fernandes da Costa Pereira, os Conselheiros Christiano Benedicto Ottoni e Ignacio Marcondes Homem de Mello, Drs. Manoel Buarque de Macedo, Bento Ribeiro Sobragy e muitos outros.

Os trabalhos de construção prosseguiram com atividade, inaugurando-se em curtos intervalos as estações de São Luiz e Providencia. Em julho de 1877 foram entregues ao tráfego as estações de Cataguazes (antiga Santa Rita de Meia Pataca) e LEOPOLDINA, cerca de 120 quilometros de via ferrea.

Cumprida estava a tarefa para a qual se constituiu a Companhia Estrada de Ferro Leopoldina.

CONSTRUÇÕES E AQUISIÇÕES DE LINHAS. —

O Decreto n.º 7.051, de 31 de outubro de 1877 concedeu á Companhia E. F. Leopoldina preferencia para a construção do prolongamento da via ferrea de Cataguazes ao Jequitinhonha.

Os Decretos nos. 7.274 e 7.378, de 10 de maio de 12 de julho de 1879 aprovaram os estudos definitivos do trecho de Cataguazes á Serra do Presidio, inaugurando-se a

estação de São Geraldo no quilometro 204,250, em 1.º de março de 1880.

Em 12 de agosto de 1884 foi firmado um contrato com a Provincia de Minas Gerais para a construção do prolongamento das linhas da Companhia E. F. Leopoldina, de São Geraldo á Itabira do Mato Dentro e tambem o prolongamento do ramal do Alto-Muriaé, devendo ainda a Companhia adquirir as linhas da Companhia União Mineira, o que se deu em 1.º de novembro de 1884. Para tais construções e operação a Provincia de Minas garantiu o capital total de 15.200:000\$000.

As linhas adquiridas á Companhia União Mineira compreendiam o trecho entre Serraria e Guaiúba, com 110 quilometros e o Ramal de Rio Novo com 7 quilometros.

Em 16 de agosto de 1885 foram inaugurados 26 quilometros do prolongamento á Itabira de Mato Dentro, de São Geraldo até Coimbra. Em 5 de outubro mais 11, até Turvo e em 21 de dezembro o trecho até Teixeiras.

Em 1885 a Companhia comprou os Ramais de Sumidouro e Pirapetinga. A construção do Ramal de Muriaé terminou em 1.º de dezembro de 1886, quando foi inaugurada a estação de Tombos a 182 quilometros de Porto Novo do Cunha.

Em 1887 foi inaugurada a estação de Melo Barreto e o trafego do Ramal de Sumidouro, cuja estação terminal era Sumidouro, a 41,600 de Porto Novo e 34,300 de Melo Barreto.

A Estrada de Ferro Cantagalo, de Sant'Ana de Maruí a Macuco e Ramal de Porto das Caixas a Macaé, foi comprada pela Companhia E. F. Leopoldina em 26 de agosto de 1887.

Em 20 de fevereiro desse mesmo ano foi inaugurado o trecho do prolongamento á Itabira de Mato Dentro, até Saude.

Do Ramal de Muriaé inaugurou-se a estação de Faria Lemos em 6 de junho de 1887 e a de Santa Luzia em 14 de agosto do mesmo ano.

Em 1890 adquiriu a Companhia E. F. Leopoldina varias linhas a saber: Carangola, ramal de Itabapoana, ramal de Patrocínio, Araruama (tronco), estrada de fer-

ro Grão Pará, Norte, Juiz de Fóra a Piáu, Central de Macaé, Imbetiba a Campos, Campos a São Sebastião, Santo Antonio de Padua, Ramal Ferreo de Cantagalo e Santo Eduardo ao Cachoeiro do Itapemirim.

Em agosto de 1891 foram entregues ao trafego a linha de Campos a São Fidelis, o Prolongamento da Barão de Araruama até á estação de Ventania, depois denominada Trajano de Moraes, em 17 do mesmo mês de agosto, o ramal de Paraoquena a Cisneiros, em 30 de setembro e em 1.º de julho de 1895 foi inaugurada a estação de Mimoso, na estrada de ferro Santo Eduardo ao Cachoeiro do Itapemirim.

Em 1891 a extensão total da rêde da Companhia Estrada de Ferro Leopoldina era de 2.127,k582m, sendo 844,k117m da Rêde Mineira, 1.246,k465m da Rêde Fluminense e 37 quilometros de Rêde Espirito-santense.

DIFICULDADES — LIQUIDAÇÃO DA COMPANHIA. —

Em 1890 o estado financeiro da Companhia E. F. Leopoldina era já melindroso e nessa epoca entrou ela em uma serie de operações, cada qual mais arrojada, arcando com responsabilidades e compromissos cujo peso não foi devidamente aquilatado em tal quadra de precipitações e arrastamentos, mas que se fez logo sentir no segundo semestre desse ano com o *deficit* que cada semestre foi se avolumando.

Diversas estradas foram adquiridas por preços increditaveis. Por mais amplos que fossem os seus recursos, fossem quais fossem o prestigio e a orbita das faculdades inventivas dos seus diretores nesse movimento expansivo de transações, a Companhia, depois dessas operações, viu-se impossibilitada de fazer frente, com seus recursos ordinarios, a tais e tantos compromissos, tão desastradamente assumidos.

Em fins de 1890 só a divida consolidada, ao cambio de 27 dinheiros sterlinos por 1\$000, elevava-se á exorbitante soma de 86.623:277\$776, acrescida ainda de juros do emprestimo externo da Macaé e Campos, ao mesmo cambio, na importancia de 11.555:555\$000.

Vivia-se já de expedientes e em grande anciedade.

Surge nessa ocasião a Companhia Geral de Estradas de Ferro que se propunha comprar, vender e custear estradas de ferro, por conta propria ou de outrem. Tinha os mesmos administradores que a Companhia E. F. Leopoldina, cujas ações começou logo a adquirir em larga escala. Era a esperança. Foi, porém, de pouca duração, pois em 1892 a Companhia Geral, depois de perlustrar as mais fantasticas regiões da especulação, esbarrou ante a realidade de um descalabro sem igual nos anais da nossa praça. Por pouco não foi tambem arrecadado o patrimonio da Companhia E. F. Leopoldina na voragem da liquidação da Geral.

Presos ou fugidos os diretores da Companhia Geral que eram os mesmos da Leopoldina veio nova diretoria, encontrando a Companhia desorganizada, sem metodo de administração, sem nexo e ordem nos serviços, assoberbada por vencimentos de dividas de toda a sorte. A rêde ferroviaria era um amontoado de linhas hetereogeneas, construidas por empresas diversas sob planos varios, de bitolas diferentes, com superstrutura em geral fraquissima ou de má qualidade, como todas as obras de carregação feitas ás pressas para serem passadas adeante, servida por insufficiente material rodante, de tipos acordes com as bitolas e com a natureza do terreno, a que se circumscrevia o trafego de cada trecho, sujeitas as mercadorias a interminaveis baldeações e consequentes avarias e delapidações.

A nova diretoria tratou de remediar esses males. Quatrocentos e sessenta e oito quilometros de linhas de diversas bitolas foram unificados, todo o material rodante devidamente adaptado, mas para isso foram despendidas somas avultadissimas.

Em setembro de 1893 sobreveio a revolta naval, interrompendo o trafego até principios de 1894 e sujeitando a Companhia a grandes despesas para atender ás requisições por motivo da revolta. Em fins de 1894 irrompe em Porto Novo do Cunha a epidemia coleriforme já difundida pelo vale do Paraíba. A população do interior, para evitar o contagio da peste, não exitou ante á destrui-

ção das linhas ferreas, arrancando trilhos entre Santa Izabel e Recreio e parte de Campo Limpo. Só no Ramal do Sumidouro foram destruidos quatro quilometros de via ferrea. Foi mais um fator para maior abalo do trafego, ainda, por bem dizer, convalescente da situação anormal que lhe creou a revolta e esse estado de coisas prolongou-se até maio de 1895.

Em novembro desse ano começaram as chuvas torrenciais que impediram o trafego e ocasionaram inumeros descarilamentos. Para se dar uma ideia do novo flagelo, basta dizer que houve trechos interrompidos durante cinco menses.

Parece que combinados, e contra os interesses da Leopoldina, se havia desencadeado, com os flagelos da guerra e da peste, a furia dos proprios elementos irritados e assoladores.

Já a esse tempo os credores ingleses não mais se conformavam com a móra no pagamento dos juros e ameaçavam requerer o sequestro de linhas hipotecadas em garantia do capital e dos premios da divida.

Na situação em que se encontrava a Companhia, não mais era licito recorrer ao credito, quando nem os juros de antigos emprestimos eram amortisados ou pagos, bem como não era possivel qualquer operação definitiva, por causa da situação creada á Leopoldina pela liquidação da Companhia Geral de Estradas de Ferro.

Era, porém, urgente tomar-se uma decisão. A situação, sem a minima reserva, foi levada ao conhecimento do Governo. O Presidente da Companhia E. F. Leopoldina lembrou tres alvitres, a saber: Liquidação judicial, logo rejeitada como detrimetosa aos interesses ainda com possibilidade de salvação; a encampação, que não pareceu exequivel nas condições da atualidade; a reorganização da Companhia sobre a base de um emprestimo externo para uniformisação da divida, tanto externa como interna, recebidos nele, por conversão, os titulos em circulação pelo seu valor atual, com as bonificações que parecessem de equidade.

Foi esse ultimo alvitre o aceito, para discussão, na qual deveriam tomar parte os Presidentes dos Estados do

Rio de Janeiro e de Minas Gerais, diretamente ou por representantes.

A primeira reunião teve lugar em 8 de junho de 1896, presentes o Sr. Presidente da Republica, Srs. Ministro da Viação e Fazenda, Conselheiros Affonso Penna e Dr. J. Thomaz da Porciuncula, representantes respectivamente, dos Estados de Minas e Rio de Janeiro e o Conselheiro Paulino J. S. de Souza, Presidente da Companhia E. F. Leopoldina. Firmaram-se as bases para estudos e foram encarregados os representantes dos dois Estados e os Srs. Ministros de definir, até onde iriam e como se regulariam as responsabilidades que tivessem de tomar no caso de intervirem na transação.

Os estudos prosseguiram e na reunião de 29 de agosto do mesmo ano, o Sr. Ministro da Fazenda com os representantes dos Estados ponderou não serem de inteira confiança os auspícios da ocasião para um pedido de avultado capital á praça de Londres e assentou-se que, emquanto se esperava melhor ensejo de operar decisivamente, aguardar-se-ia a chegada dos representantes dos credores ingleses.

Para representarem taes credores foram encarregados os Srs. Eduardo Herdman e Eduardo Jorge Hime.

Em assembléa geral extraordinaria da Companhia, realisada em 29 de março de 1897, o Conselheiro Paulino J. S. de Souza apresentou a proposta dos credores ingleses que, atenta a impontualidade nos serviços de juros e amortisações dos creditos privilegiados e hipotecarios, propunham a organização de uma sociedade anonima para continuar a exploração das estradas de ferro do acervo da Companhia E. F. Leopoldina, sob bases para liquidação que apresentavam e que foram dadas ao conhecimento dos acionistas e credores brasileiros.

Para estudar a proposta realisaram diversas assembléas e na de 3 de abril foi aprovada a liquidação da Companhia.

Entrou assim a Companhia em liquidação forçada.

Em 22 de abril de 1897 os debenturistas de Londres assinaram um acôrdo e a maioria dos portadores de obrigações, no Brasil, em 16 de novembro do mesmo ano, pro-

cedeu pela mesma fôrma. Este ultimo acordo consta dos autos de liquidação forçada da Companhia Estrada de Ferro Leopoldina, na Camara Commercial de Tribunal Civil e Criminal da Caqital Federal da Republica dos Estados Unidos do Brasil, (fls. 445 a 454).

Foi julgado por sentença de 26 de novembro de 1897. Tal acordo é o seguinte:

ACORDO DOS PORTADORES DE OBRIGAÇÕES DA COMPANHIA E. DE F. LEOPOLDINA

Joaquim Benicio Alves Penna, Escrivão da Camara Commercial de Tribunal Civil e Criminal da Capital Federal da Republica dos Estados Unidos do Brasil.

Certifico que, revendo os autos por traslado da liquidação forçada da Companhia Estrada de Ferro Leopoldina, deles constam e foram apontados e pedidos verbalmente por certidão o termo das deliberações dos portadores de debentures da mesma Companhia e sentença que o julgou, do têor seguinte:

TERMO DE FLS. 445 A 454

Termo das deliberações tomadas pelos portadores de obrigações da Companhia Estrada de Ferro Leopoldina, em liquidação forçada.

Aos dezeseis dias do mês de novembro de mil oitocentos e noventa e sete, á uma hora da tarde, reunidos varios portadores de obrigações preferenciais (debentures), da Companhia Estrada de Ferro Leopoldina, o Excelentissimo Senhor Doutor Affonso Augusto Moreira Penna, na qualidade de Presidente do Banco da Republica do Brasil, disse que, sendo o Banco um dos que convocaram a presente reunião para deliberar sobre o *Acôrdo proposto e aceito pelos Acionistas da referida Companhia Estrada de Ferro Leopoldina*, convidava aos Senhores presentes á aclamarem ou elegerem um dos Senhores portadores, na fôrma da lei, para presidir os trabalhos da presente reunião. O Senhor Visconde de Duprat pediu a palavra pela ordem, indicou para essa função o mesmo Senhor Doutor

Afonso Augusto Moreira Penna, que foi unanimemente aclamado Presidente da Assembléa dos Debenturistas. Tomando assento á mesa, convidou para Secretarios os Senhores Augusto Alvares de Azevedo e Comendador Joaquim Antonio de Souza Ribeiro, que aceitaram. O Senhor Presidente declarou que, *na fórma do Regulamento dois mil quinhentos e dezenove, de vinte e dous de maio de mil oitocentos e noventa e sete*, era preciso o comparecimento de portadores de debentures representando soma de credito superior a dois terços da totalidade da divida, e, portanto, tornava-se necessaria a nomeação, pela Assembléa, de uma Comissão que, examinando o livro de presença verificasse si se realisava essa condição; e, nesse sentido apresentou os nomes dos Senhores Comendador José Luiz Fernandes Vilela e Eugenio José de Almeida e Silva, os quaes pediram excusa dessa comissão, por terem necessidade de retirar-se momentaneamente.

O Senhor Presidente apresentou então os nomes dos Senhores Doutor Carlos Claudio da Silva e Doutor Edward G. Linch, que aceitaram.

Pedindo a palavra, o Doutor João Damasceno propoz, como preliminar, que a Assembléa resolvesse primeiro qual a taxa cambial, pela qual devia ser calculada a soma representada em moeda metalica; embora lhe parecesse que deveria ser a taxa do dia em que foi declarada a liquidação forçada da Companhia Leopoldina, como determina expressa disposição legal do nosso Codigo do Comercio.

Pedindo a palavra o Senhor Leon Simon disse julgava inutil qualquer deliberação da Asembléa sobre ponto em que ha disposição expressa de lei. Não havendo mais quem falasse, o Senhor Presidente encerrou a discussão e submeteu á votação a indicação feita pelo Doutor Damasceno e foi adotada a taxa cambial do dia da abertura da liquidação forçada da Companhia Leopoldina. A' vista do que se retirou, por algum tempo, á sala proxima a comissão nomeada para proceder á organização de seu trabalho. Voltando algum tempo depois, deu á Assembléa conhecimento de acharem-se presentes Debenturistas representando os seguintes valores: Debentures ao portador (pa-

pel) Reis quatorze mil quatrocentos e quarenta e nove contos, cento e sessenta e dois mil réis.

Idem, nominativos (papêl) Réis tres mil e sessenta e oito contos de réis. Idem ouro — £. cinco milhões setecentos e vinte e duas mil duzentas e cincoenta ao cambio de oito tres trinta e dois avos que verificaram ter sido o do dia em que foi declarada a liquidação forçada da Companhia Leopoldina e correspondente á réis cento e sessenta e nove mil novecentos setenta e seis contos, cento cincoenta e sete mil réis: Somando tudo Réis cento oitenta e sete mil quatrocentos noventa e tres contos, trezentos e dezanove mil réis. O Sr. Presidente declarou que estando presentes *portadores de obrigações em valor superior a dois terços da totalidade da divida preferencial da Companhia Leopoldina*, a qual é de Réis duzentos sessenta mil seiscentos trinta e tres contos e noventa e dois mil duzentos setenta e tres réis ia submeter á deliberação da Assembléa a *proposta dos acionistas da Companhia Leopoldina em Sessão da Assembléa Geral extraordinaria da mesma, reunida em tres de abril do corrente ano, e que é do teor seguinte*: Primeira — Será organizada uma nova Companhia, com séde, em Londres, na qualidade de cessionaria da atual Companhia, *permutando-se* todos os titulos da divida, quer nacionais, quer estrangeiros, e ações existentes, pelas suas ações *integradas*, de um só tipo, sendo a conversão feita de acôrdo com os valores estabelecidos nas clausulas adiante exaradas. Segunda — *Os debentures emitidos no estrangeiro*, assim como os debentures de £ cincoenta ao juro de seis por cento, *emitidos nesta Praça* em mil oitocentos e oitenta e quatro, na soma total de £ seis milhões trezentos e dezanove mil e duzentos, serão computados no valor de £ quatro milhões dezesseis mil cento e noventa, isto é, com o abatimento de £ dois milhões trezentos e tres mil e dez, conforme a seguinte tabela: Emprestimo de mil oitocentos e oitenta e quatro, seis por cento, £ cincoenta, £ quatrocentas e sesenta e tres mil e novecentos, para £ quatrocentas sessenta e tres mil e novecentas. Emprestimo de mil oitocentos e oitenta e oito, cinco por cento, £ cem, Cantagalo, £ um milhão oitocentos noventa e nove mil e trezentas, setenta por cento, £ um milhão trezentas

vinte e nove mil quinhentas e dez. Empréstimo de mil oitocentos oitenta e oito, seis por cento, Estrada de Ferro do Norte, £ duzentas e oitenta mil, cincoenta por cento, £ cento e vinte cinco mil. Empréstimo de mil oitocentos oitenta e oito, cinco por cento, Estrada de Ferro do Grão Pará, £ um milhão trezentas e cincoenta mil, cincoenta por cento, £ seiscentas setenta e cinco mil. Empréstimo de mil oitocentos oitenta e oito a mil oitocentos e oitenta e nove, cinco por cento, Estrada de Ferro Macahé a Campos, £ um milhão duzentas e trinta e tres mil e novecentas, setenta por cento, £ oitocentos e cincoenta e seis mil setecentas e trinta. Empréstimo de mil oitocentos e noventa, cento por cento, Leopoldina, (Grão-Pará) £ um milhão cento e trinta e dois mil e cem, cincoenta por cento, £ quinhentas e sessenta e seis mil e cincoenta. Terceira — Existindo ainda no estrangeiro a divida contrahida sob *primeira hipoteca da Estrada de Ferro Carangola*, na somma de £ duzentas sessenta e uma mil e quinhentas, cujos juros têm sido pagos pontualmente até esta data, será oferecida aos portadores dos titulos a permuta ao par em ações da nova Companhia. “Quarta — Os debentures emitidos no Brasil serão computados no valor de Réis vinte e nove mil e onze contos quatrocentos e sessenta e oito mil réis; sendo Réis dezenove mil seiscentos e noventa contos e oitocentos mil réis para permuta ao par dos debentures mencionados na seguinte tabela: *Emissão mil oitocentos oitenta e um, seis e meio por cento, primeira série, Tronco Leopoldina* — Réis tres mil cento oitenta e seis contos e oitocentos mil réis. *Mil oitocentos oitenta e tres, seis e meio por cento, segunda série, Prolongamento de São Geraldo*. Réis nove mil cento e sessenta e dois contos de Réis.” *Mil oitocentos oitenta e quatro, seis e meio por cento, terceira série União Mineira*, Réis dois mil trezentos cincoenta e oito contos e oitocentos mil réis. — *Mil oitocentos oitenta e um, saldo da mesma*, Réis oitenta e um contos e seiscentos mil réis. — *Mil oitocentos oitenta e dois a mil oitocentos e oitenta e seis, Estrada de Ferro Juiz de Fóra ao Piau*, Réis mil quatrocentos e noventa e oito contos e seiscentos mil réis. *Mil oitocentos oitenta e seis, Carangola*, Réis mil trezentos e seis contos de réis. Mil

oitocentos e noventa, *Barão de Araruama*, Réis dois mil sessenta e seis contos e seiscentos mil réis. Saldo da mesma Réis trinta contos e quatrocentos mil réis; e Réis nove mil trezentos e vinte contos seiscentos sessenta e oito mil réis para a permuta das outras emissões, de acôrdo com a seguinte tabela : Mil oitocentos e noventa — *Docas* — Réis mil setecentos cincoenta e sete contos e quatrocentos mil réis, vinte por cento, Réis trezentos e cincoenta e um contos quatrocentos e cincoenta e tres mil réis. — *Docas* — Réis quatrocentos setenta e cinco contos e duzentos mil réis, vinte por cento, réis noventa e tres contos e quarenta mil réis. — Mil oitocentos noventa e dois *Conversão de £ onze, e cinco shillings e £ vinte e duas, dez*, Réis vinte e dois mil seiscentos vinte e oito contos e seiscentos mil réis, deoito por cento, réis quatro mil setenta e dois contos cento e quarenta e oito mil réis. — Mil oitocentos e noventa e cinco, *Pagamento da Geral*, Réis doze mil contos, deoito por cento, Réis dois mil cento e sessenta contos de réis. — *Mil oitocentos e oitenta e oito, £ cincoenta, seis mil duzentos e quinze e Debentures a nove dinheiros*, Reis oito mil duzentos e oitenta e seis contos e seiscentos e sessenta e seis mil réis, quatrocentos mil réis, Réis dois mil quatrocentos e oitenta e sete contos de réis. *Mil oitocentos oitenta e nove*, — *Estrada de Ferro Central de Macaé*, Reis, mil quinhentos e cincoenta contos de réis, dez por cento. Réis cento e cincoenta e cinco contos de réis.

Quinta — Sendo o Capital da nova Companhia em ouro será tomado o cambio de nove dinheiros para a conversão da moeda brasileira á esterlina.

Sexta — As ações da atual Companhia em numero de quinhentas e cincoenta mil serão convertidas em ações da Nova Empresa, á razão de dez shillings cada uma (Réis treze mil trezentos e trinta e tres), perfazendo a soma de £ duzentas setenta e cinco mil.

Sétima — O Capital da Nova Companhia será a quantia representada pela conversão dos titulos da divida e ações atualmente existentes.

Oitava — *A divida da Companhia Leopoldina ao Banco da Republica do Brasil será liquidada por acôrdo.*

Nona — *A divida contrahida com o sindicato de Ber-*

lim, do qual é representante nesta praça o *Brasilianische Bank für Deutschland*, também será liquidada por acôrdo.

Decima — Para ocorrer ás despezas com as construções, ligações necessarias, material rodante, pagamento da divida flutuante a Nova Empresa levantará a quantia precisa por emissão de Debentures. Mandando o Senhor Presidente proceder á leitura desta proposta, pediu a palavra pela ordem o Senhor Doutor Francisco de Azevedo Monteiro Caminhoá, o qual requereu a dispensa dessa leitura por ter sido já muitas vezes publicada ella pela imprensa. Sujeita a votos foi aprovada essa dispensa. Posta em discussão pediu a palavra o Doutor Abelardo Saturnino Teixeira de Melo que disse protestar contra a reunião como portador de quinze Debentures nominativos de seis por cento, papel, Leopoldina, mantendo o proposito de não votar pró ou contra qualquer deliberação, e reservando-se o direito de recorrer aos meios legais. Em seguida o Doutor Ulisses Viana, por parte do *Brasilianische Bank für Deutschland*, mandou á mesa para ser inserida na ata a seguinte declaração: "*Brasilianische Bank für Deutschland*, representante do Sindicato Alemão, credor da Companhia Estrada de Ferro Leopoldina e com hipoteca sobre a Estrada de Ferro de Araruama, declara por seu procurador, abaixo asinado que, não tendo ainda chegado a acôrdo sobre o seu credito com os representantes dos portadores de Debentures, que empreendem a organização de uma nova Companhia de Estrada de Ferro Leopoldina, fará valer, na falta deste acôrdo, os direitos do mesmo Sindicato, quer contra a Companhia Leopoldina, em liquidação forçada, quer contra a Companhia, sucessora, que fôr organizada, não sendo assim extensivas ao referido Sindicato as deliberações que forem tomadas na reunião dos portadores de Debentures. Em dezeseis de Novembro de mil oitocentos e noventa e sete. Ulisses Viana." — O Sr. Presidente mandou fazer a inserção desta declaração no Termo; e disse que, quanto á reclamação do Doutor Magalhães Castro não era aceitavel, porquanto, sendo esta reunião de Debenturistas, só estes podiam ser atendidos e não credores por titulos de outra natureza. Ninguem mais pedindo a palavra, o Senhor

Presidente encerrou a discussão; e em seguida declarou que ia-se proceder á votação sobre a proposta de acôrdo; para o que nomeou para escrutadores os Senhores Doutores Edward G. Lynch e Carlos Claudio da Silva, os quaes tomaram assento á mesa. E procedendo então o segundo Secretario á chamada dos Portadores, pelo livro de presença, depois de declarar o Senhor Presidente que respondiam — Sim — os que aprovassem a proposta e que diriam — Não — os que a reprovassem : verificou-se então que haviam dito — Sim — os seguintes Portadores. O Foreign Bondholders Committee, Edward Herdmand. Hime & C., Edward G. Hime, Alberto Landsberg, Gaffré & Guinle, José Jorge Mata, o Banco da Republica do Brasil, Antonio Augusto Ferreira, Chagas Duprat & Companhia Jeronimo F. das Chagas, Francisco Mariano Halfeld, Braz Carneiro Nogueira da Gama, Manoel das Chagas Andrade, Joaquim Augusto Teixeira, Alberto de Almeida & Companhia, Manoel da Silva Pedrosa, Afonso Augusto Moreira Pena, Manoel Elidio Relvas, José Antonio de Almeida, Newlands Irmãos & Companhia, Raul de Rezende Carvalho, Messias Batista de Araujo, Antonio Gonçalves Martins Arantes, Domingos José Pereira Aurelio Pinto Leite, British Bank of South America, Doutor Francisco Candido de Bulhões Ribeiro, Januario A. Cunha Chaves & Pinto, Paulo Taves, Cunha Alves, J. P. Johns, J. Paulo Ferreira Barbosa, João Gonçalves Silva Viana, Augusto Alvares de Azevedo, F. H. Walte, Antonio Francisco Pinto, Francisco A. de Caminhoá, João Pires Farinha, José Antonio Alves Viana, John Gordon, L. J. Monteiro, Barão de Werneck, Virgilio da Silva Pereira, Rodrigo Augusto Pinto dos Reis, Joaquim Antunes Marinho do Couto, Doutor João Galvão da Costa França, Doutor Ambrosio Leitão da Cunha, Souza Filho & Companhia, Camilo Bravo, Doutor Miguel Joaquim Ribeiro de Carvalho, Doutor João Nerí Ferreira, Doutor João Damasceno Pinto de Mendonça, Doutor Edward Lynch, British Bank of Rio de Janeiro, Paulo Pereira de Carvalho, Manoel de Carvalho Basto, Aristoteles Ambrosino Gomes Calça, José Leite da Cunha, Carlos Claudio da Silva, José Roxo, José Gonçalves Fontes, José Mo-

reira Lopes, T. Ellis, Companhia de Seguros Varegistas, José de Barros Franco, Venancio dos Santos Pereira, João Barbosa Ribeiro, José Bruno Nunes, Antonio Valentim do Nascimento, José Lino Leite da Silva, José Luiz Fernandes Vilela, Banco do Comercio, Carlos A. Teixeira Leite, Antonio Borges Delgado, Amaro C. Graça, Luiz Gomes, Companhia Mercantil Hipotecaria, Antonio Pinto de Oliveira, Antonio Joaquim Rosa, Banco Commercial do Rio de Janeiro, Constantino Ferreira Leão, Banco da Lavoura e do Comercio do Brasil, Banco de Depositos e Descontos, Antonio José Alves de Castro Visconde de Faro e Oliveira, Luiz da Silva Porto, Francisco de Barros Barreto, J. P. Villemim, Francisco Antunes Moreira, Leon Simon; que haviam respondido — Não — os seguintes Senhores: Barão de Novaes, Gustavo Saboia & Companhia e o Senhor Doutor José Pinto Rodrigues de Brito, que mandou á mesa a seguinte declaração, de voto: — “Portador de Debentures de £ cincoenta, cinco por cento, ouro, da Companhia Leopoldina, não posso aceitar a proposta dos credores estrangeiros da mesma Companhia: porque os titulos garantidos com hipoteca da Cantagalo e seus ramais foram contemplados com setenta por cento para os credores estrangeiros e apenas com trinta por cento para os nacionais. (1) José Pinto Rodrigues de Brito.” — Declaram não votar os Senhores Doutor Abelardo de Melo e Jaime Augusto Pereira Porto. Não responderam á chamada os Senhores Jeronimo José Macedo e Frederico Guilherme Brum. Depois de encerrada a chamada compareceu o Senhor Eugenio José de Almeida e Silva, como Procurador do Doutor C. A. Hastings, e declarou que por ele votava a favor da proposta. O Senhor Presidente proclamou o seguinte resultado da votação: Votaram a favor do acôrdo portadores de Debentures, representando a quantia de *Réis cento e oitenta e sete mil noventa e sete contos duzentos e quarenta e um mil e quinhentos e trinta réis*; votaram contra o acôrdo portadores de Debentures, representando a quantia de *Réis trezentos e vinte e nove contos seis-*

(1) *Porque a hipoteca em favor dos nacionais já era accessoria da que fôra outorgada aos estrangeiros.*

centos e dois mil quatrocentos e setenta réis; abstiveram-se de votar portadores de debentures, representando a quantia de *Réis cinco contos e seiscentos mil réis*; não acudiu á chamada e não votou um portador de Debentures no valor de *réis sessenta e dois contos setecentos e setenta e um mil réis*; observando o Senhor Presidente que, depois de feito o cálculo pela comissão, como ficou acima consignado, compareceram mais tres portadores de debentures, representando a quantia de réis um conto oitocentos e seis mil réis, sendo assim a soma total dos Debentures, representados nesta reunião de *réis cento e oitenta e sete mil quatrocentos e noventa e cinco contos duzentos e cinco mil réis*, e que, tendo votado a favor do acôrdo portadores de Debentures, representando a importancia de *réis cento e oitenta e sete mil noventa e sete contos duzentos e quarenta e um mil quinhentos e trinta réis*, fôra o mesmo aprovado e aceite. Em tempo declara-se que a reclamação do Doutor Magalhães Castro, acima mencionada, fôra feita na ocasião em que estava em discussão o acôrdo e em nome de um seu constituinte, que tem execução contra a Estrada de Ferro do Norte, em virtude de mandato demolitorio e de indenização por perdas e danos. Em seguida, mandou o Senhor Presidente lavrar o presente termo, convidando os Senhores Portadores de Debentures, a assiná-lo, conjuntamente com a Mesa depois de lido. E eu Augusto Alvares de Azevedo o escrevi e assino. Affonso A. M. Penna, Augusto Alvares de Azevedo, primeiro Secretário. Pelo Banco do Comércio o diretor(Joaquim A. de Souza Ribeiro, segundo Secretário, Miguel Joaquim Ribeiro de Carvalho, João Damasceno Pinto de Mendonça, Joaquim Antunes Moreira do Couto, José Paulo Ferreira Barbosa, Chagas Duprat & Companhia, por procuração de Francisco Marianno Halfeld, por procuração de Manoel das Chagas Andrade, por procuração de Joaquim Augusto Teixeira, Chagas Duprat & Companhia, por procuração do Doutor João Pires Farinha, Raphael Rebello & Companhia, Eugenio F. F. A. Caminhoá. Hime & Companhia, Ed. G. Hime, por procuração Albert Landsberg, por procuração Gaffré & Guinle, Ed. G. Hime; por procuração José Jorge Mat-

ta e idem idem, Paul Taves, Ed. G. Hime, Francisco Barros Barreto, por procuração do Banco da Republica, do Brazil, Barão do Rosario, F. Walter, The British Bank of South America L., de Arthur Joavion, Gerente interino, José Gonçalves Fontes, Alberto de Almeida & Companhia, Manoel da Silva Pedrosa, J. Lino Leite da Silva, Januario A. da Cunha Chaves, Cunha Chaves & Pinto, Braz Carneiro Nogueira da Gama, Altamiro Bravo, Antonio Augusto Ferreira, J. Nery Ferreira, José Roxo, José Leite da Cunha, Edwar Herdman por procuração Foreign Bondholders Committee, Ed. Herdman, Antonio Gonçalves Martins Arantes, J. Luiz Fernandes Villela, Venancio dos Santos Pereira, M. Ellis, José de Barros França, J. Francisco Antunes Moreira, Edward G. Linch, e por procuração British Bank of Rio de Janeiro, Edward G. Linch, Aristoteles Ambrozino Gomes Calça. Pela Companhia de Seguros de Varejistas, o Presidente J. L. Gomes B. Assumpção, José Moreira Lopes, Rodrigo Augusto Pinto dos Reis, José Pinto Rodrigues de Brito, Doutor Antonio Luiz Gomes, José Antonio de Almeida, Antonio Pinto de Oliveira, Antonio Borges de Azevedo, Barão de Werneck, Domingos José Pereira, Doutor A. Leitão da Cunha. José Bruno Nunes, John Gordon, Francisco Candido de Bulhões Ribeiro, Doutor Carlos Claudio da Silva. — Por procuração, Doutor C. A. Martins, E. J. de Almeida, Newlands Irmãos & Companhia. — Por procuração Raul de Rezende Carvalho, (Newlands Irmãos & Companhia. — Por procuração, Messias Baptista de Araujo, Newlands Irmãos & Companhia) Antonio Joaquim Roza, Antonio José Alves de Castro, Leon Simon, Aurelio Pinto Leite, Souza Filho & Companhia. — Pelo Banco Comercial do Rio de Janeiro, J. Rodrigues Peixoto, Diretor. — A. Valentim do Nascimento, Paulo Pereira de Carvalho, — Por procuração de Carlos Alberto Teixeira Leite, Banco do Comércio por seu diretor, Joaquim A. de Souza Ribeiro. — Pela Companhia Mercantil e Hipotecaria, João Julio Nogueira de Carvalho. — Por procuração Visconde Faro e Oliveira, Barão de Peres da Silva, Banco da Lavoura e do Comércio do Brazil, o Diretor, Francisco Martins Esteves. — Pelo Banco de Depósitos

e Descontos Alba Todedetaria, Vice-Presidente, João Galvão da Costa França, Jeronymo José de Macedo, Constantino Ferreira Leão, J. P. Johns, Luiz da Silva Porto, Manoel de Carvalho Basto, Doutor Abelardo de Mello. Atestamos ser verdadeiras as firmas constantes do presente termo. — Rio de Janeiro, vinte e tres de Novembro de mil oitocentos e noventa e sete. Fridolino Cardoso. — Francisco Pinto Seidl. — Reconheço verdadeiras as duas firmas supra dos atestantes. — Rio de Janeiro, vinte e tres de Novembro de mil oitocentos e noventa e sete. Em testemunho de verdade (estava o sinal público), Pedro Evangelista de Castro.

SENTENÇA

Vistos estes autos, julgo por sentença o acôrdo de folhas quatrocentos e quarenta e seis em diante para produzir os seus devidos e legais efeitos; pagas as custas. Rio, vinte e seis de Novembro de mil oitocentos e noventa e sete — Manoel Barreto Dantas. — Nada mais se continha nem declarava em o dito e mencionado termo de deliberações e sentença que o julgou, bem e fielmente aqui transcritos, dos quais, por me ser pedido verbalmente, fiz extrair a presente certidão dos autos por traslado da Companhia Estrada de Ferro Leopoldina, em liquidação forçada, que confere; por estar em tudo conforme, a subcrevo e assino nesta Capital Federal, aos oito dias do mez de Abril de mil oitocentos e noventa e nove. Joaquim Benicio Alves Penna. Rio, 8 de Abril de 1899. — *Joaquim Benicio Alves Penna.*

O Decreto n. 2.797, de 14 de janeiro de 1898 autorizou a funcionar no Brasil "THE LEOPOLDINA RAILWAY COMPANY, LIMITED".

2.^a P A R T E

THE LEOPOLDINA RAILWAY COMPANY, LTD.

INICIO — LINHAS TRANSFERIDAS.

CONTRATO COM O ESTADO DE MINAS.

PROLONGAMENTO DA LINHA DO NORTE.

THE LEOPOLDINA RAILWAY COMPANY, LIMITED

INICIO. — Como acabamos de vêr, a Companhia Estrada de Ferro Leopoldina havia fracassado. Os seus serviços de transporte atingiram ao mais alto gráu de desorganização, faltava-lhes a segurança, os desastres se sucediam, chegando a 900 em um só ano, o extravio de mercadorias era diario, todos os seus negocios estavam em completa anarquia.

O proprio Govêrno Federal, diante dessa situação, foi o principal promotor da organização de uma nova companhia, incumbindo dessa tarefa o Banco da Republica, então sob a presidencia do Conselheiro Affonso Penna.

Os credores ingleses chegaram a um acôrdo, assinado em 22 de abril de 1897 e os brasileiros da mesma maneira, assinando acôrdo em 16 de novembro.

Assim, em Londres, aos 6 de dezembro de 1897, na conformidade com as leis inglesas sobre sociedades anônimas, foi registrada "THE LEOPOLDINA RAILWAY COMPANY, LIMITED", que foi autorisada a funcionar no Brasil pelo Decreto n. 2.797, de 14 de janeiro de 1898.

O objetivo da nova emprêsa era cumprir os acôrdos realizados. Ela seria empossada em todos os bens, empreendimentos e propriedades, sem necessidade de transferencia dirêta, distribuindo, porém, em compensação, ações integralisadas da nova companhia, em trôco de debentures das antigas emprêsas.

O capital da Leopoldina Railway foi fixado em libras

5.570.690 e libras 1.110.000 em obrigações, contra os 18 milhões a que montava o capital das empresas anteriores.

Foram as seguintes as linhas transferidas á Leopoldina Railway:

GOVERNO FEDERAL — Decreto 2.896, de 9 de maio de 1898.

Itapemirim — de Santo Eduardo ao Cachoeiro do Itapemirim.

Central de Macaé — De Macaé a Glicério.

Prolongamento da Araruama — De Triunfo a Manoel de Moraes.

Ramal do Sumidouro — De Melo Barreto a Sumidouro.

Linha do Norte — De São Francisco Xavier a Entroncamento.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO — Termo de reconhecimento de 12 de novembro de 1898:

Linha Grão Pará — De Mauá a São José do Rio Preto.

Linha de Cantagalo — De Niterói a Macuco, com os ramaes de Porto das Caixas a Macaé, Conselheiro Paulino a Sumidouro e de Cordeiro a Portela.

Linha de Macaé a Campos — De Imbetiba a Campos.

Conde de Araruama — De Araruama a Triunfo.

Campos a São Fidelis.

São Fidelis a Padua.

Padua a Miracema.

Campos a São Sebastião — De Campos a Saturnino Braga.

Carangola — De Campos a Santo Antonio e Ramal de Poço Fundo.

ESTADO DE MINAS GERAIS — Contrato de 5 de setembro de 1898:

Linha do Centro — De Porto Novo a Saúde.

Ramal de Pirapetinga — De Volta Grande a Pirapetinga.

Ramal Alto Muriaé — De Recreio a Santa Luzia do Carangola.

Ramal de São Paulo — De Patrocínio a São Paulo de Muriaé.

Ramal de Leopoldina — De Vista Alegre a Leopoldina.

União Mineira — De Serraria a Ligação.

Ramal do Rio Novo — De Furtado de Campos a Rio Novo.

Ramal de Piáu — De Juiz de Fôra a Rio Novo.

Ramal de Pomba — De Guaraní a Pomba.

Ramal de Paraoquena — De Paraoquena a Cisneiros.

A extensão total dessas linhas era de 2.118 quilômetros, sendo 434 de concessão federal, 831, fluminense e 853, mineira.

O plano geral de viação da antiga Companhia, embora esboçado, não foi completado e foi o que a Leopoldina Railway tratou de fazer e que só foi terminado em 1907.

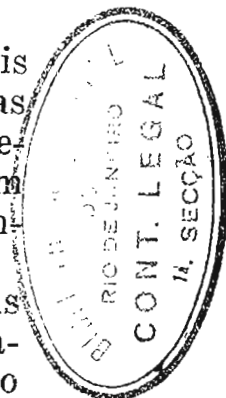
Como já dissemos, os serviços e negócios da antiga Companhia estavam anarquizados. O estado de conservação das linhas era deplorável e assim o do material rodante e das estações.

Essas dificuldades, no início da nova empresa, ainda se avolumaram com o aparecimento de inúmeras questões judiciais, movidas por interessados no sentido de anular a liquidação forçada da Companhia Leopoldina, homologada por portadores de títulos de 187.000 contos contra a opinião de outros representando 330 contos.

Por outro lado as relações com a Estrada de Ferro Central do Brasil não eram satisfatórias e as dificuldades provenientes da luta de tarifas eram grandes.

Não podia, portanto, a nova empresa oferecer mais seguro e melhor serviço ao público servido pelas suas linhas, sinão empregando forte soma em obras cuja reconstrução se tornava urgente e inadiável, e foi assim que até o ano de 1907 teve o seu capital inicial aumentado até libras 9.442.558.

A reforma do seu material, a organização dos seus serviços, as decisões do Poder Judiciário, dando justo ganho de causa nos seus pleitos e finalmente, um novo



acôrdo com a Central do Brasil, em que foram asseguradas novas vantagens reciprocas, constituiram os elementos que melhoraram a posição economica da Companhia, ao ponto de lhe ter sido possivel distribuir um dividendo de 4 % e de encorajá-la a pedir aos seus acionistas levantamento de capitais.

Logo depois de adquirir a rêde, a Leopoldina Railway encetou as seguintes construções:

Do trecho de Areal a Silveira Lobo, por Entre Rios, ligando assim a linha de Serraria á Rêde Fluminense, por intermedio da Grão Pará, eliminando por inutil o trecho de Serraria a Silveira Lobo.

Do trecho entre Patrocínio, no Estado de Minas, e Poço Fundo, no Estado do Rio, para dar mais um ponto de ligação entre as duas rêdes.

Do trecho entre Mimoso e Cachoeiro do Itapemirim.

Da construção de uma ponte sobre o rio Paraíba, para ligar as duas estações de Campos e dar comunicação entre Niteroi e as linhas da Carangola e Espirito Santo.

Era o plano traçado pela antiga Companhia, foi completado pela Leopoldina Railway e posteriormente ampliado.

O prolongamento de Itapemirim até a cidade de Vitoria, Capital do Estado do Espirito Santo, era reclamado como medida de alto interesse para esse Estado e até para o Govêrno Federal e a Companhia atendeu ás solicitações que lhe foram dirigidas, nesse sentido.

Em 26 de junho de 1907, por contrato firmado com o Govêrno Federal, a Companhia se obrigou a adquirir a Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo, que lhe custou inclusive melhoramentos feitos, 5.352:671\$750, e a fazer os seus prolongamentos, de modo a estabelecer a ligação de Vitoria com a Capital Federal e com o Estado de Minas.

Para isso construiu 81 quilometros de Matilde a Muniz Freire, cujo custo importou em 11.484:469\$716, dadas as condições dificeis e acidentadas do terreno.

Para a ligação ao Estado de Minas comprou a Estrada de Ferro Caravelas e construiu o seu prolongamento deste Alegre até á fronteira de Minas, até entron-

car-se com a linha que também estava construindo a partir de Santa Luzia do Carangola. A aquisição da Caravelas e o seu prolongamento custaram 13.215:800\$182 os quais, adicionados ao custo da Sul do Espírito Santo e do seu prolongamento, representavam um onus para a Leopoldina Railway de 30.052:941\$648.

CONTRATO COM O GOVERNO DE MINAS.

O plano iniciado com o Governo Federal precisava se completar com a construção das linhas mineiras e daí a origem do contrato de 22 de fevereiro de 1908, efetuado pela Companhia com o Governo do Estado de Minas Gerais.

Ficou acordado que seriam construídos 300 quilômetros de novas linhas, sem onus algum para o Estado, e que a Companhia entraria, como o fez, com 2.000 contos para o serviço de colonização, recebendo em troca o favor de explorar as linhas em tráfego até 1999, com pagamento de percentagem sobre a renda bruta das mesmas.

Esses 300 quilômetros de linha foram orçados em Rs. 14.697:007\$070.

Para complemento de sua Rêde a Leopoldina Railway adquiriu também a Estrada de Ferro Cataguazes (de Cataguazes a Mirai com seu ramal para João Píneiro); a Estrada de Ferro Madalena (de Trajano de Moraes a Santa Maria Madalena) e a Estrada de Ferro Campista (de Campos a Atafona, construindo o trecho de Saturnino Braga a Santo Amaro).

PROLONGAMENTO DA LINHA DO NORTE.

Outro assunto que mereceu a atenção da Companhia e que vinha sendo estudado desde o Governo Imperial era o prolongamento da Linha do Norte até o centro da cidade e a sua ligação com a Estrada de Ferro Cantagallo, em Porto das Caixas.

Até então os passageiros da Linha do Norte ficavam em São Francisco Xavier, suburbio da Estrada de

Ferro Central do Brasil e ali eram obrigados á baldeação incômoda para virem ao centro da cidade.

As reclamações eram diárias e constantes os pedidos para se prolongar a linha até á cidade e, desde a antiga Companhia diversas tentativas foram feitas para se realizar tal melhoramento, mas, apesar de já haver encontros construídos para uma ponte sobre a Central e cerca de 1 ½ quilometro de terrenos desapropriados, não se poudé levar a efeito esse trabalho, pelo enorme custo dos terrenos e edificios particulares a adquirir-se.

Na Prainha fazia-se o serviço de passageiros da Linha Grão Pará, mantendo a Companhia, embora com grande dispendio, o serviço de navegação para Mauá, no ponto inicial da estrada de ferro para Petropolis.

O serviço de cargas era feito no Trapiche Vapor, na Saúde, mas, com o avanço das obras do Porto, passou, desde 30 de novembro de 1907, para os Trapiches Frias, Reis e Mauá, de propriedade do Governo e alugados á Companhia.

Era esta a situação da Companhia no Distrito Federal, e que se foi tornando cada vez mais difficil, á medida que se prosseguiam as obras de construção do Cáis.

A situação chegou a tal ponto que a Companhia se viu obrigada, no Govêrno do Dr. Nilo Peçanha, a expôr as suas condições, e a iminência de ter de suspender o transporte de cargas para esta Capital e de passageiros de Petropolis que seriam deixados em São Francisco Xavier, pois as suas instalações na Prainha, para passageiros e cargas, estavam sendo exigidas para o assentamento da muralha do Porto.

O Prolongamento até a cidade foi então autorizado pelo Decreto n. 7.479, em virtude do qual se lavrou o contrato de 6 de agosto de 1909.

Logo após a assinatura do contrato e á vista dos prazos muito curtos para a realização de muitos dos trabalhos que a Companhia ficou obrigada a realizar, tratou esta de aparelhar-se com os recursos necessarios para dar execução ás suas obrigações, mas, desde logo, surgiram difficuldades entre diversas Repartições do Govêrno, não só a respeito do ponto inicial para a estação, como

tambem com referencia ao avanço das linhas de Jockey Club ao Mangue.

O local primitivamente escolhido para a estação era na margem esquerda do Canal, mas quando se deu começo ao serviço foi verificado que tal local havia sido cedido á Companhia do Gaz, pelo que foi preciso cuidar de conseguir-se outro ponto.

Pensou-se então no perimetro situado entre a Rua Francisco Eugenio e a linha elevada da Central, com o fechamento da Rua Figueira de Melo, combinação com que estiveram de acôrdo os Srs. Ministro da Viação e Prefeito Municipal.

Apareceram ataques ao Governo sobre a cessão de terrenos da União, e depois de já ter a Companhia as plantas preparadas para esse ponto foi obrigada ainda uma vez a procurar outro e foi então resolvido adquirir-se uma área de terrenos junto ao Cáis.

Para se utilizar do leito da Linha Auxiliar a Companhia teve de entrar em arranjos com a Administração da Central e sómente em fevereiro de 1910 chegou a um acôrdo, sendo as plantas definitivas aprovadas em março, quando o prazo terminava em julho de 1910.

O acôrdo com a Central obrigou despesas extraordinárias com serviços que a Leopoldina Railway teve de fazer, por sua conta, para uso exclusivo da Central, como a construção de uma linha a mais, ficando a Auxiliar com linha dupla e a demolição de casas, cuja indemnisação correu por conta da Companhia.

Apezar de tudo isso as linhas vieram até a margem do Canal do Mangue, fazendo-se aí instalações provisórias, gastando a Companhia, inutilmente, 200 contos com armazens, afim de acudir de pronto ao serviço de cargas, privada dos Trapiches pela ordem que teve de abandonar as suas instalações da Prainha.

Nenhum auxilio recebeu a Companhia, para realisação desses melhoramentos, que diretamente só trouxeram vantagens para o publico, tendo ela sido obrigada, para realisá-los, a ceder a inumeras exigencias das diversas Repartições e do proprio Govêrno Federal.

A estação definitiva que a Leopoldina Railway ficou obrigada a construir sofreu adiamento, sobreveio a guer-

ra mundial e consequente crise financeira, influenciando mais para tal adiamento. Em fins do ano de 1924 o Governo intimou a Companhia a dar cumprimento ao compromisso assumido. No dia 3 de abril de 1925 foi solenemente lançada a pedra fundamental da nova estação inicial que foi inaugurada, sob o nome "Barão de Mauá", em 6 de novembro de 1926.

No dia 2 de dezembro desse mesmo ano a Leopoldina Railway abriu ao tráfego público a linha de Magé, de Rosario a Porto das Caixas, ficando então suprimido o serviço marítimo, entre Niterói e a Capital Federal.

Em 13 de dezembro de 1930 foi provisoriamente aberta ao tráfego o prolongamento de Raul Soares a Caratinga, que foi oficialmente considerado inaugurado no dia 12 de fevereiro de 1931.

A Companhia recebeu 2.118 quilômetros de linha, construiu, até a presente data 688 e adquiriu 280, sendo a sua quilometragem atual de 3.086 quilômetros.

A seguir veremos cada uma das linhas que formam a Rêde de "The Leopoldina Railway Company, Limited".

3.^a P A R T E

LINHAS DE CONCESSÃO DO GOVERNO FEDERAL

QUILOMETRAGEM

NOTÍCIAS SOBRE CADA LINHA

LINHAS DE CONCESSÃO DO GOVERNO FEDERAL:

<i>Linhas</i>	<i>Extensão total</i>	<i>Sem garantia de juros</i>	<i>Com garantia de juros</i>	<i>Sem reversão</i>	<i>Com reversão</i>
E. F. Carangola e ramais. Est. Ferro S. Eduardo ao C. Itapemirim	225.432,55		225.432,55	225.432,55	
E. F. Central de Macaé. Prolongamento da E. F. B. Araruama .	42.652,00		42.652,00		42.652,00
Linha do Norte	51.047,35		51.047,35		51.047,35
Linha Sul do E. Santo e Ramais . . .	45.976,60	45.976,60		45.976,60	
Ramal do Su- midouro . .	325.994,00	325.994,00		325.994,00	
	34.285,60	34.285,60		34.285,60	
Totais	818.042,50	406.256,20	411.786,30	631.688,75	186.353,75

ESTRADA DE FERRO CARANGOLA

CONCESSÃO PRIMITIVA:

Provincia do Rio de Janeiro.
Contrato de 12 de abril de 1872.
Lei Provincial n. 1.876, de 6 de junho de 1873.

CONCESSÃO ATUAL:

Governo Federal.
Decreto n. 5.822, de 12 de dezembro de 1874.
Contrato de 21 de dezembro de 1874.

CAPITAL GARANTIDO:

Papel — 2.500:444\$445
Ouro — 3.499:555\$555

TAXA DA GARANTIA:

6 % ao ano.

EXTENSÃO ATUAL:

225.k432,m55.

a) De Campos a Porciuncula (incluindo o trecho á antiga estação Campos Carangola	170.503,20
b) De Murundú a S. Eduardo (Ramal de Itabapoana)	20.166,05
c) De Itaperuna a Patrocinio (Ramal de Poço Fundo)	34.763,30

LINHA SEM REVERSÃO.

ESTRADA DE FERRO CARANGOLA

CONCESSÃO.

O contrato celebrado em 12 de abril de 1872, entre a Provincia do Rio de Janeiro e os Srs. Mariano Alves de Vasconcellos, Dr. Francisco Portella, Manoel Rodrigues Peixoto e Chrysantho Leite de Miranda Sá, autorisou a construção de uma via-ferrea de bitola estreita, desde a cidade de Campos até o lugar denominado Tombos, nos limites dessa Provincia com a de Minas Gerais, passando pelos vales dos rios Muriaé e Carangola.

A lei provincial n. 1.876, de 6 de junho de 1873, concedeu áqueles senhores ou á Companhia que organizassem a garantia de juros de 7 % ao ano, sobre o capital até a importancia de 5.000:000\$000.

O Decreto n. 5.822, de 12 de dezembro de 1874, do Governo Geral concedeu a mesma garantia sobre aquele capital, tornando efetiva a garantia de que cogitava a Lei Provincial n. 1.876, assinando com os cessionarios o contrato de 21 de dezembro de 1874.

Foi então organizada uma companhia que se denominou "Companhia Estrada de Ferro do Carangola", cujos estatutos foram aprovados pelo Decreto do Governo Geral n. 5.889, de 20 de março de 1875.

Tendo a Companhia verificado ser insufficiente o capital então garantido, requereu ao Governo estender a mais 1.000:000\$000, a garantia de juros, no que foi atendida, conforme Decreto n. 6.118, de 9 de fevereiro de 1876, ficando garantido o capital de 6.000:000\$000.

O capital de 6.000:000\$000, conforme a cláusula décima do contrato de 21 de dezembro de 1874, lavrado em virtude do Decreto 5.822, de 12 de dezembro de 1874, poderia ser levantado no estrangeiro.

Em despacho de 20 de maio de 1881, o Ministro da Agricultura, Comercio e Obras Publicas, Manoel Buarque de Macedo, autorisou a Estrada de Ferro Carangola a levantar e constituir em praça estrangeira um empres-

timo de 3.700:000\$000, regulando o cambio de 27 dinheiros para todas as operações a ele referentes e frisou expressamente que, fosse qual fosse o emprestimo, a somma com direito á garantia de juros estipulada seria complementar da já invertida na construção da estrada.

Ficou o capital de 6.000:000\$000 dividido em Rs. 2.300:000\$000 papel e 3.700:000\$000 ouro.

O aviso n. 834, de 27 de abril de 1897 do Ministro de Industria, Viação e Obras Publicas, confirmou o reconhecimento do capital da Estrada de Ferro Carangola como sendo parte ouro e parte papel, constituido de ouro libras 393.700 — 3.499:555\$555 e papel 2.500:444\$445.

Nas leis orçamentarias de 1898, 1899, 1900, 1901 e seguintes sempre foi consignada a verba ouro para pagamentos de juros á Carangola.

Em 19 de julho de 1877 a Companhia recebeu da Provincia do Rio de Janeiro, de garantia de juros, a quantia de Rs. 25:324\$577, correspondente ao capital realisado até 31 de dezembro de 1876. De 1877 em diante o Governo Geral assumiu o compromisso da garantia de juros.

ESTUDOS. —

Os estudos definitivos da 1.^a secção, de Campos até as Cachoeiras, com 74 quilometros, foram aprovados pelo Decreto n.º 6.167, de 5 de abril de 1876, iniciando-se a construção no mez de maio seguinte. Os do Ramal de Itabapoana, pelo Decreto n.º 6.559, de 2 de maio de 1877. Os da 2.^a secção, com 55 quilometros, pelo Decreto n.º 8.019, de 28 de fevereiro de 1881. Os da 1.^a secção do Ramal de Patrocínio, com 21 quilometros, pelo Decreto n.º 8.552, de 27 de maio de 1882 e os da 2.^a secção do mesmo Ramal com 15kms.800ms., pelo Decreto n.º 8.661, de 2 de setembro desse ano. Finalmente os da 3.^a secção, até Tombos, com 47kms.419ms., pelo Decreto n.º 9.496, de 12 de setembro de 1885.

INAUGURAÇÕES. —

Os primeiros 18 quilometros foram abertos ao trafego

em 19 de novembro de 1877, até Travessão. Em 21 de fevereiro de 1878 inaugurou-se o tráfego até Penha, no klm. 30, em 22 de abril do mesmo ano, até Vila Nova, no klm. 40, em 10 de agosto, até Murundú, no klm. 50 e em 4 de dezembro, até Cachoeiro, tendo sido essa estação inaugurada por SS. MM. II. Em 13 de junho de 1879 foi inaugurada a estação de Itabapoana. Em 1.º de junho de 1880 foram inaugurados o tráfego e as estações de Monção, no klm. 88 e São Pedro, no klm. 96 e em 4 de agosto desse mesmo ano a de Belém, no klm. 106. A estação de São Domingos foi inaugurada, em 9 de julho de 1881, no klm. 113, a de Cubatão no klm. 126, em 5 de dezembro e a de Porto Alegre, no klm. 129, em 17 de outubro de 1881. Em 15 de dezembro de 1884 foi aberta ao tráfego a estação de Poço Fundo e em 15 de outubro desse ano as de Retiro e Lage. • Em 18 de fevereiro de 1886 foi inaugurada a estação de Bananeiras e em 20 de junho do mesmo ano as de Natividade e Santo Antonio do Carangola.

A extensão total da estrada era de 222 kms.500ms.

TRANSFERENCIAS. —

Em principios de setembro de 1889, um sindicato Belga, representado pelo Sr. Leon Mertens, entabou negociações com a Companhia Estrada de Ferro Carangola, no sentido de compra-la. Condições e preços foram dados, comprometendo-se o sindicato a dar uma resposta até 31 de janeiro de 1890, ficando, porém, acordado que a Diretoria da Companhia poderia transferir a estrada a outrem, dentro daquele prazo, no caso de aparecer, definitivamente, comprador.

Em 18 de setembro de 1889, a Companhia Barão de Araruama ofereceu pela Carangola a importancia de Rs. 7.550:000\$000, inclusive nesse preço, as quantias tomadas em Londres e no Rio de Janeiro, por empréstimo, representadas pelos debentures em circulação, dos quaes, resgate e juros, ficariam a cargo da Companhia Barão de Araruama, a contar do dia da posse da estrada, que seria em 1.º de janeiro de 1890.

A Diretoria achou a proposta, pela sua pronta solução, conveniente aos interesses dos acionistas, aceitou-a, lavrando-se uma escritura provisoria, em 10 de outubro. Em 1.º de dezembro a escritura foi aprovada em assembléa geral, sendo, no dia 10 do mesmo mez, lavrada a escritura definitiva. A' transferencia da estrada, conforme preceituava o Decreto n.º 6.995, de 10 de agosto de 1878, precedeu a autorisação do Governo Federal e do Estado do Rio de Janeiro.

O Decreto do Governo Federal, autorizando a transferencia da Carangola á Companhia Barão de Araruama, é de 24 de maio de 1890, sob o n.º 420. No mesmo ano, porém, com a Companhia compradora, foi a Carangola transferida á Estrada de Ferro Leopoldina, o que foi autorizado pelo Decreto n.º 734, de 6 de setembro de 1890.

Pelo Decreto n.º 2.896, de 9 de maio de 1898 foi a Estrada de Ferro Carangola transferida a The Leopoldina Railway Company, Limited.

Pouco depois esta Estrada, juntamente com a de Santo Eduárdo ao Cachoeiro do Itapemirim, foi arrematada em hasta publica, o que originou um processo judicial, que só ficou terminado em 27 de dezembro de 1900, quando foi julgado nulo, por Acordão das Camaras Reunidas da Côrte de Apelação, todo o processo de arrematação dessas estradas.

A Leopoldina Railway entrou novamente na posse dessas linhas em 1.º de março de 1901.

O Decreto n.º 5.731 de 17 de outubro de 1905 autorizou a Leopoldina Railway a estabelecer a ligação da linha Carangola com a de Macaé e Campos.

O Decreto n.º 6.039, de 22 de maio de 1907 aprovou os estudos definitivos de tal ligação e bem assim de uma nova estação para os serviços da Carangola, Macaé a Campos, Campos a S. Fidelis e São Sebastião.

A ponte de ligação começou a ser trafegada em fins de 1907.

Em 1 de novembro de 1908 foi inaugurada a ligação com a Rêde Mineira, com o prolongamento do Ramal de Poço Fundo.

Em abril do mesmo ano de 1908, populares incendiaram, em Campos, material rodante da Companhia e a nova estação. A Companhia acionou o Governo Fluminense e obteve ganho de causa, mas até a presente data não logrou o pagamento do que lhe é devido, á vista dos seus prejuizos.

MOVIMENTO FINANCEIRO DA CARANGOLA

Ano	Receita	Despesa	Deficit	Saldo
De 19-11-877				
a 31-12-1878			33:241\$194	
1879	83:300\$674	116:541\$868		11:670\$303
1880	210:308\$720	198:638\$417		108:090\$313
1881	366:845\$010	258:754\$697		192:388\$229
1882	509:059\$513	316:670\$284		298:884\$708
1883	588:095\$766	289:211\$058		281:503\$966
1884	581:311\$320	299:807\$354		273:095\$400
1885	615:858\$299	342:762\$899		326:943\$612
1886	715:825\$809	388:882\$197		201:559\$308
1887	531:736\$107	330:176\$889		205:714\$002
1888	456:331\$049	250:617\$047		256:297\$017
1889	589:062\$699	332:765\$682		229:926\$289
1890	579:412\$961	349:486\$672		201:313\$287
1891	576:555\$920	375:242\$633		200:543\$189
1892	685:183\$818	484:640\$629		273:625\$677
1893	820:968\$910	547:343\$233		323:214\$664
1894	1.090:636\$626	767:421\$962		304:622\$020
1895	1.335:157\$042	1.030:535\$022	79:861\$609	
1896	1.229:049\$783	1.308:911\$392	159:528\$974	
1897	1.255:110\$068	1.414:639\$042		
	1.699:192\$296	1.315:864\$034		383:328\$262

Ano	Receita	Despesa	Deficit	Saldo
1898	1.575:666\$618	1.166:282\$277		409:384\$341
1899	1.361:747\$218	1.310:064\$521		51:682\$697
1900	1.023:182\$906	1.224:000\$638	200:817\$782	
1901	1.293:578\$497	1.314:658\$182	21:079\$685	
1902	1.303:128\$811	1.780:322\$661	477:253\$850	
1903	1.172:699\$458	1.689:476\$697	516:777\$239	
1904	805:411\$804	922:057\$576	116:645\$772	
1905	889:490\$176	705:747\$446		183:742\$730
1906	844:803\$129	845:418\$993	615\$864	
1907	982:471\$370	1.062:924\$924	80:453\$554	
1908	908:597\$970	969:919\$072	61:321\$102	
1909	891:694\$657	1.776:096\$562	884:401\$905	
1910	884:695\$665	957:915\$432	73:219\$767	
1911	1.050:124:762	1.010:550\$919		39:573\$843
1912	1.296:800\$329	1.061:190\$128		235:610\$201
1913	1.569:656\$754	1.204:948\$448		364:708\$306
1914	1.492:549\$667	1.130:845\$543		361:704\$124
1915	1.687:101\$429	1.387:407\$835		299:693\$594
1916	1.661:042\$815	1.350:898\$783		310:144\$032
1917	1.879:055\$370	1.389:735\$082		489:320\$288
1918	1.994:486\$668	1.532:333\$227		462:153\$441
1919	2.454:730\$403	1.958:079\$844		496:650\$589
1920	4.341:476\$291	4.012:079\$294		329:396\$997

<i>Ano</i>	<i>Receita</i>	<i>Despesa</i>	<i>Deficit</i>	<i>Saldo</i>
1921	3.061:388\$897	3.141:899\$050	80:510\$153	422:160\$461
1922	3.102:880\$715	2.680:720\$257		805:196\$186
1923	3.970:732\$921	3.165:536\$735		801:318\$719
1924	4.645:607\$323	3.844:288\$604		788:720\$413
1925	5.030:444\$988	4.241:724\$570		1.029:294\$404
1926	5.671:022\$407	4.641:728\$003		1.065:510\$465
1927	6.972:199\$558	5.906:689\$093		1.406:264\$847
1928	6.305:165\$602	4.898:900\$755		2.221:389\$851
1929	7.348:121\$138	5.126:731\$287		1.021:273\$944
1930	5.524:536\$560	4.503:262\$616		1.002:141\$345
1931	5.448:381\$898	4.446:240\$553		808:615\$206
1932	4.716:174\$740	3.907:559\$534		884:070\$463
1933	4.388:523\$393	3.504:452\$930		1.244:563\$534
1934	4.428:493\$648	3.183:930\$114		808:070\$313
1935	4.715:083\$187	3.907:012\$874		1.264:636\$892
1936	5.417:283\$396	4.152:646\$504		892:702\$702
1937	5.309:065\$846	4.416:363\$144		

ESTRADA DE FERRO DE SANTO EDUARDO AO
CACHOEIRO DO ITAPEMIRIM

CONCESSÃO — Governo Federal.

Decreto n.º 10.119, de 15 de dezembro de 1888.

CAPITAL GARANTIDO — Rs. 2.796:900\$000.

TAXA DE GARANTIA — 6 % ao ano.

EXTENSÃO ATUAL — 92,k.654,m.40.

LINHA COM REVERSÃO.

ESTRADA DE FERRO SANTO EDUARDO AO CACHOEIRO DO ITAPEMIRIM

CONCESSÃO. —

A concessão dessa via ferrea foi feita pelo Decreto n.º 10.119, de 15 de dezembro de 1888, á antiga Companhia Estrada de Ferro do Carangola. O ponto de partida seria de Santo Eduardo e o final em Itapemirim, garantindo os juros de 6 % ao ano sobre o capital maximo de 30:000\$000 por quilometro. O favor da garantia de juros necessario áquela Companhia para poder efetuar as operações de credito precisas, afim de ser possivel a exploração dessa fertilissima zona, foi patrocinado pelo seu então Diretor, Conselheiro Thomaz José Coelho d'Almeida.

Abrangendo a garantia de juros apenas 30:000\$000, no maximo, por quilometro, e sendo de 39:257\$889 o custo quilometrico orçado, em estudos feitos e submetidos á aprovação do Governo, em 11 de março de 1885, mandou a Diretoria proceder a novos estudos, encarregando desse trabalho o engenheiro chefe da Companhia, H. Bernard. Dando ao traçado um percurso de mais 6 quilometros, foi possivel a supressão de um extenso tunel e outras importantes obras de arte que, além de grandes despesas, tornariam grandemente desfavoraveis as condições do trafego e consequentemente muito maior despesa de conservação da via.

Os novos estudos definitivos, orçando em 30:887\$702 o custo quilometrico, foram submetidos ao Governo. A extensão da linha projetada era de 90 quilometros e os estudos definitivos foram aprovados pelo Decreto n.º 10.440, de 9 de novembro de 1889.

DESCRIÇÃO DA LINHA PROJETADA. —

As plantas e mais papeis, inclusive a tabela de preços, foram acompanhados com a seguinte memoria descriptiva, exigida pelo Governo Imperial:

“Memoria descriptiva do projeto de estrada de ferro que, partindo do actual ponto terminal do ramal de Itabapoana, termina, conforme as clausulas do Decreto n.º 10.119, no Cachoeiro do Itapemirim.

Começa o traçado, medindo 90 quilometros, na estação de S. Eduardo — ponto terminal do ramal de Itabapoana — atravessa a 240 metros de distancia o ribeirão de S. Eduardo, e, transpondo no kilometro 1.200 o rio Itabapoana entra na Provincia do Espirito Santo.

A primeira parte da modificação do traçado, na extensão de 6 quilometros, constitue uma variante; do kilometro 6 até a fazenda de S. Domingos situada no kilometro 11, margem direita do ribeirão de S. Pedro, aproveita-se o primitivo traçado. E' neste ponto que começa o traçado da variante B, a qual depois de ter atravessado o ribeirão de S. Pedro, entra no vale do rio Muqui do Sul para, margeando-o, rio acima, passar no porto da Prata e seguir daí até pouco antes da fazenda do Mimoso, no kilometro 34.700, onde passa da direita para a margem esquerda do Muqui.

Finalisa aqui o traçado da variante B para seguir o primitivo traçado até o kilometro 58.800, onde principia a terceira e ultima variante — variante C.

Depois da fazenda do Mimoso o traçado continua do lado esquerdo a margear, rio acima, o Muqui do Sul até a fazenda da Aparecida, situada na confluencia do ribeirão Santa Rita, cujo ribeirão segue, margeando-o, até as vertentes do rio Muqui do Norte no kilometro 47, ponto obrigado (Cota 273); acompanha ainda as vertentes desse rio, o qual se encontra logo depois da fazenda de “Entremorros” no kilometro 50.

Continua o traçado por este vale abaixo passando pelo arraial dos Lagartos, no kilometro 50 e pelas fazendas de S. Francisco, S. João do Muqui até pouco antes da de S. Gabriel no kilometro 58, 812, onde começa o traçado da

variante C, o qual vae passar na fazenda de Santa Clara e continuando a desenvolver-se pela margem direita do Muqui do Norte até o ponto do Werneck (Cota 91) no quilometro 70.100, atravessa ahi este rio para seguir na direção da vila Cachoeiro do Itapemirim transpondo a garganta da fazenda das Antas, do Sr. José Gonçalves.

Esta garganta (Cota 164) é tambem um ponto obrigado do traçado para daí, seguindo pelas vertentes do correto do Jacaré, passar pela fazenda de Monte Cristo, até ao ponto terminal na vila do Cachoeiro (cota 36) a 500 metros, mais ou menos, ao norte do seu centro na margem direita do rio Itapemirim, abaixo das casas chamadas — Olaria — e ao lado da linha E. F. do Cachoeiro ao Alegre e Castelo.

A região atravessada desde S. Eduardo até a vila do Cachoeiro possui terras de primeira qualidade, otimas para toda a cultura, especialmente a da cana e a do café e onde a pequena lavoura todos os dias toma muito desenvolvimento.

A primeira estação, projetada nas imediações da fazenda de S. Domingos, quilometro 12.200 pôde fornecer em café 50.000 arrobas de 15 quilogramas, ou 750.000 quilogramas. As fazendas/ vizinhas são todas muito importantes e em plena produção. O arraial de S. Pedro do Alcantara, situado acima do ribeirão do mesmo nome, 12 ou 15 quilometros, tem já uma boa via de comunicação para o local da estação projetada.

A segunda estação projetada nas imediações da fazenda do Mimoso, quilometro 35, oferece um magnifico ponto de concentração para as fazendas de seus arredores, assim como para servir ao arraial de Conceição do Muqui, a 15 ou 18 quilometros, acima do rio Muqui do Sul, sendo entretanto, abrir uma estrada, necessario, para por o arraial em comunicação com a estação projetada. Essa estação pôde igualmente fornecer 50.000 arrobas ou 750.000 quilogramas.

A terceira estação projetada no arraial dos Lagartos, quilometro 50, será o centro de um bom raio de plantações de café, da pequena e grande lavoura, que pôde fornecer de 50 a 60.000 arrobas de 15 quilogramas.

A quarta estação projetada na ponte do Werneck, quilometro 70 poderá fornecer, das fazendas dos arredores, cerca de 20.000 arrobas.

Finalmente, o ponto terminal, a vila de Cachoeiro do Itapemirim, segundo os dados estatísticos fornecidos por diversos, poderá dar em café, vindo dos arredores, da parte norte da vila e das colonias visinhas, cerca de 150 a 180.000 sacos de 4 arrobas.

Este ponto é o centro de uma grande parte do sul da Provincia do Espirito Santo, não só pelas mercadorias de exportação e importação que para ali convergem, como também pelos viajantes, que poderão achar-se em comunicação mais rapida e facil, quer com a cidade de Campos, quer com o Rio de Janeiro, com grande economia de tempo e dinheiro.

Os vales dos dois rios Muqui do Norte e Muqui do Sul, por onde se desenvolve o traçado tem ainda terras devolutas, uberrimas e enriquecidas com aguas de primeira qualidade; esses vales, sob todos os pontos de vista, principalmente o do clima, tem lugares muito convenientes para nucleos coloniais.

As madeiras de construção, de primeira qualidade, são abundantes em toda a linha, as quais, até hoje não teem sido aproveitadas por falta de via de comunicação.

As substancias minerais não teem sido estudadas, o que explica a falta de explorações no intuito de as descobrir; entretanto fabrica-se cal no quilometro 79, perto da fazenda das Antas; assim como a 6 quilometros, mais ou menos, as N. O. E. da vila Cachoeiro, na estrada da fazenda S. Felipe, ha em grande abundancia, calcareos cristalinos primitvos e calcareos sacarcide que permanecem em estado virgem e excelentes para extração do marmore e fabricação do cal.

Sob o ponto de vista geologico, todos os terrenos atravessados, desde S. Eduardo até a Vila do Cachoeiro, pertencem aos terrenos primitivos, Gneiss inferior, Gneiss superior, metaliferos e micaquistos. E' muito provavel que esses terrenos conttenham diversas substancias minerais.

As terras são em geral argilosas, faceis para excavação, pouca pedra solta e pouca em rochas.

O numero de boeiros cobertos é; do tipo A-83; B-56; C-28; C-duplo — 6; total 173 com a extensão de 2.689,m.90 e mais 48 drains com 550m. de extensão.

As pontes, pontilhões e boeiros abertos atingem ao numero de 45 que dá um vão total de 302,m.50. 28 boeiros abertos, diferentes alturas e de 1m. até 4m de vão; 7 pontilhões de 6m. até 10m. de vão; 8 pontes de 12 até 25m. de vão e 1 ponte com 2 vãos de 30m. cada um.

As operações sobre o terreno para os alinhamentos foram calculados com o teodolito; o nivelamento com o nivel de Gurley e as secções transversais com o clinometro.

A bitola da via permanente é de 1,m00 entre trilhos, a mesma da linha do centro.

As condições tecnicas são as seguintes:

Projeto horizontal — Tangentes: de 120 — 16.216m; de 130 a 180 — 8.842 m; de 200 a 250 — 10.265m; de 20 a 300 — 5.059m; de 330 a 400 — 977m; de 440 a 500 760 m; de 570 a 600 — 445m e de 600 a 1.024 — 953m. Extensão total 43.527m. Tangentes 51,64%. Curvas 48;36%.

Projeto vertical. Declividades 0.000, extensão 25.928m, porcentagem 28,87%; 0,001/0,004, 7.555m porcentagem 8,40%; 0,004 a 0,008 — 7,654m. — 8,51%; 0,008 a 0,012 — 8,562m. — 9,51%; 0,012 a 0,016 — 4.082m. 4,54%; 0,016 a 0,020 — 36,165m — 40,17% — Total 90.000m.

Em vista do esperançoso futuro desta linha procuramos não ir além de 2% para as rampas e 120 metros para o raio minimo das curvas.

Todos os trabalhos de arte. sem luxo, estão projetados de modo a garantir a necessaria solidez.

A superstrutura provisoria dos boeiros e pontilhões, até o vão de 10 metros, é de madeira de lei; os que excedem a este vão, levam superstrutura de ferro.

Na via permanente deverá ser empregado o seguinte material; trilhos de aço do peso de 20 quilogramas por metro corrente, como os empregados na linha do centro; talo de junção do peso de 2,kg500 ou 601 quilogramas por

1 quilometro; parafuzos de 0,028 gramas de pezo cada um, ou 1.259 quilogramas por quilometro e grampos de 0,160 gramas de peso cada um, ou 1,300 quilogramas por quilometro.

A's talas de junção adicionou-se 5% na quantidade e para os parafuzos e grampos 10%.

O material rodante será composto de 4 locomotivas do pezo de 22 toneladas cada uma. 4 carros para passageiros de 1.^a classe. 4 de segunda. 20 vagões cobertos para mercadorias e 10 plataformas.

As locomotivas são do tipo americano, sistema Baldwin.

Em todas as verbas do orçamento se aumentou uma porcentagem para eventuais e diferença de cambio, verba destinada a ocorrer a diversos trabalhos, tais como despesas de transporte nas baldeações nos portos de desembarque, ferramentas necessarias ás montagens, indemnisações, valetas diversas, quer por cima, quer por dentro dos côrtes, etc.

Terminando esta memoria descritiva cumpre-nos dar as razões que fizeram com que o orçamento actual descesse a pouco mais de trinta contos por quilometro, quando o primitivo elevava-se a mais de 44 contos.

Essas causas são; em primeiro lugar, termo-nos afastado da serra de S. Lourenço, onde as obras de arte, o tunel e a porcentagem em rocha e pedra solta exigiam orçamento muito elevados e termos seguido o vale do Muqui do Sul, dirigindo o traçado de modo a aproveitar-se a zona cafeeira, visto que projetamos as estações de S. Domingos e Mimoso, nos pontos indicados no projeto primitivo; em segundo lugar, dirigindo a variante C pelo vale do Muqui do Norte, afastamos o traçado da serra de S. Felipe, evitando assim grandes trabalhos de arte e maior porcentagem em rocha e pedra solta.

O presente projeto excede á extensão do primeiro traçado cinco quilometros, mais ou menos, sendo em compensação seu orçamento de menos mil contos pouco mais ou menos."

TRANSFERENCIA. —

A concessão foi transferida á Companhia Estrada de Ferro Barão de Araruama, juntamente com a Estrada de Ferro do Carangola, conforme autorisação constante do Decreto n. 420, de 24 de maio de 1890 e logo depois á Companhia Estrada de Ferro Leopoldina, Decreto n.º 734, de 6 de setembro de 1890.

Por escritura publica de 21 de maio de 1890 a Companhia Estrada de Ferro Barão de Araruama, contratou com o Dr. José Francisco Cantarino a construção e o completo estabelecimento da via ferrea pelo preço de 2.340:000\$000, devendo ficar concluída e ser definitivamente aberta ao trafego no prazo de 18 meses.

A Empresa Industrial de Melhoramentos no Brasil, por escritura de 28 do referido mês de maio, constituiu-se fiadora e responsavel pela execução do contrato, mediante permissão da Diretoria da Companhia Leopoldina

Em 21 de dezembro de 1891 a Companhia Leopoldina comunicou á Empresa Industrial de Melhoramentos ficar rescindido o contrato, nas condições por essa Empresa aceitas, a saber: devendo-se proceder á avaliação dos trabalhos executados e ao pagamento correspondente na fórmula do contrato, e ficando a Companhia Leopoldina isenta da multa de 5% sobre o valor dos fornecimentos e obras não realizadas.

Consequentemente os trabalhos foram suspensos e impossibilitado o seu prosseguimento em virtude do embargo judicial a que recorreu a Empresa de Melhoramentos, por falta do pagamento estipulado que era reclamado na importancia de 722:308\$691, e mais os juros devidos.

A Diretoria da Companhia conseguiu afinal um accordo, sendo lavrada uma escritura em 3 de agosto de 1892, convencionando-se as seguintes bases: 1.^a pagamento da importancia dos trabalhos feitos até 1.º de agosto de 1891, e avaliados em 336:482\$272, compreendidos os juros; 2.^a revisão da avaliação dos trabalhos executados posteriormente, isto é, até 2 de janeiro de 1892 e 3.^a o levantamento do embargo judicial.

Em virtude desse accordo prosseguiu-se e immediamen-

te na execução das obras, confiada á comissão dirigida pelo engenheiro chefe Christiano Benedicto Ottoni Junior.

INAUGURAÇÃO. —

Em 1.º de fevereiro de 1894 foi aberto ao trafego o pequeno trecho compreendido entre Santo Eduardo e Itabapoana, com a extensão de 1.659 metros.

Não tendo conseguido obter da Empresa de Melhoramentos os estudos da estrada, a Companhia Leopoldina teve de solicitar do Governo cópia autentica de tais estudos, á vista dos quais a comissão construtora verificou a impossibilidade de aproveitar grande parte das obras efetuadas, bem como a indeclinavel necessidade de rever taes estudos, afim de organizar projeto exequivel e regular.

A revisão foi autorizada pelo aviso n. 120, de 30 de junho de 1894, do Ministerio da Viação e Obras Publicas, tendo sido novos estudos aprovados pelo Decreto n.º 1.985-A, de 11 de março de 1895, na extensão de 11.611,m45, compreendida entre o ponto inicial da estrada em Santo Eduardo e a estação de D. America. Pelo Decreto n.º 2001, de 8 de abril de 1895, foram aprovados os do trecho imediato até Mimoso, com a extensão de 25.981,m55.

Em 1.º de abril de 1895 foi inaugurada a estrada até a estação de D. America e em 1.º de julho do mesmo ano, até Mimoso.

Pelo Decreto n.º 2.896, de 9 de maio de 1898 foi essa estrada transferida á Leopoldina Railway Company, Limited.

Pouco depois esta Estrada, juntamente com a Carangola foi arrematada em hasta publica, o que originou um processo judicial, que só ficou terminado em 27 de dezembro de 1900, quando foi julgado nulo, por Acordão das Camaras Reunidas da Côrte de Apelação, todo o processo de arrematação dessas estradas.

A Leopoldina entrou novamente na posse dessas linhas em 1.º de março de 1901.

Logo depois de entrar novamente na posse da estrada

da, a Leopoldina Railway continuou a sua construção, inaugurando o trafego até a estação de Muqui, em 1.º de janeiro de 1902 e até a estação de Mimoso, em 23 de julho de 1903, perfazendo a extensão total de 93 quilometros.

MOVIMENTO FINANCEIRO

Ano	Receita	Despesa	Saldo	Deficit
1893	8:184\$340	12:672\$042	—	4:487\$702
1894	22:110\$720	18:267\$937	3:842\$783	—
1895	62:473\$369	151:716\$404	—	89:243\$035
1896	79:413\$417	192:413\$829	—	113:000\$412
1897	105:944\$539	188:643\$497	—	82:698\$958
1898	98:159:736	141:826\$687	—	43:666\$951
1899	86:940\$640	119:776\$616	—	32:853\$876
1900	70:220\$260	126:020\$526	—	55:800\$266
1901	91:157\$595	202:793\$443	—	111:635\$848
1902	140:120\$160	248:613\$090	—	108:492\$930
1903	146:606\$065	251:763\$621	—	105:157\$556
1904	144:401\$159	253:795\$394	—	109:394\$235
1905	157:266\$582	246:182\$510	—	88:915\$928
1906	176:029\$898	253:080\$802	—	77:050\$904
1907	239:789\$614	308:533\$353	—	68:748\$739
1908	184:722\$695	289:052\$978	—	104:330\$283
1909	165:474\$192	366:937\$720	—	201:463\$528
1910	167:724\$205	286:366\$817	—	118:642\$612
1911	227:964\$464	272:421\$140	—	44:456\$476
1912	403:466\$933	327:662\$060	75:804\$873	—
1913	441:118\$006	389:653\$269	51:464\$737	—

<i>Ano</i>	<i>Receita</i>	<i>Despesa</i>	<i>Saldo</i>	<i>Deficit</i>
1914	382:063\$911	419:513\$808	—	37:449\$897
1915	467:667\$177	426:853\$779	40:803\$398	—
1916	446:375\$171	414:596\$297	31:778\$874	—
1917	391:454\$659	395:047\$510	—	3:592\$851
1918	438:469\$533	450:429\$092	—	11:959\$559
1919	523:965\$064	601:181\$801	—	77:216\$737
1920	587:388\$266	712:924\$957	—	125:536\$691
1921	707:428\$712	992:477\$255	—	285\$048\$543
1922	819:474\$793	1.040:824\$276	—	221:349\$483
1923	1.055:258\$958	1.130:267\$846	—	75:008\$888
1924	1.306:186\$920	1.363:590\$792	—	57:403\$872
1925	1.527:655\$529	1.498:237\$473	29:418\$056	—
1926	1.644:512\$916	1.662:884\$076	—	18:371\$160
1927	2.760:541\$266	2.390:317\$860	370:223\$406	—
1928	2.678:472\$249	2.041:024\$159	637:448\$090	—
1929	3.478:475\$717	2.080:969\$036	1.397:506\$682	—
1930	2.620:568\$191	2.447:285\$604	173:282\$587	—
1931	1.966:398\$030	2.108:410\$847	—	142:012\$817
1932	1.788:877\$863	1.545:181\$364	243:696\$499	—
1933	1.543:121\$556	1.355:700\$697	187:420\$859	—
1934	1.827:939\$180	1.544:753\$244	283:185\$936	—
1935	1.900:987\$703	1.851:523\$344	49:464\$359	—
1936	2.186:980\$257	1.792:250\$474	394:729\$783	—
1937	2.191:900\$989	1.951:306\$454	240:594\$535	—

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DE MACAÉ

CONCESSÃO — Governo Federal.

Decreto n.º 10.121, de 15 de dezembro de 1888.

CAPITAL GARANTIDO — Rs. 1.196:805\$900.

TAXA DE GARANTIA — 6% ao ano.

EXTENSÃO ATUAL — 42,k652,m00.

LINHA COM REVERSÃO.

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DE MACAÉ

A Lei Provincial n.º 2.742, de 15 de novembro de 1884 autorizou o Presidente da Província do Rio de Janeiro a conceder aos proprietários da Usina Claudio, ou a Companhia que organizassem, permissão para abertura ao tráfego público da estrada de ferro agrícola que estavam construindo, podendo prolongá-la até Macaé e até ao Arraial do Frade.

O Decreto Imperial n.º 9.598, de 5 de junho de 1886 concedeu á Companhia Engenho Central de Macaé autorização para se organizar. Em 5 de outubro desse mesmo ano foi celebrado o contrato entre a Província e a Companhia, para efeito da construção da estrada de Macaé á Serra do Frade.

A Lei Geral n.º 3.397, de 24 de novembro de 1888 concedeu a garantia de juros de 6% ao ano sobre o capital, até 30 contos por quilometro, que se tornou efetiva á vista dos termos do Decreto do mesmo Governo n.º 10.121, de 15 de dezembro de 1888.

Os estudos definitivos dessa estrada foram aprovados pelo Decreto n.º 10.266, de 13 de julho de 1889.

INAUGURAÇÃO. —

Em 6 de abril de 1891 foi a Estrada aberta ao tráfego até a estação de Glicerio, com a extensão de 42,k 700.

Em 11 de outubro de 1890 a Diretoria da estrada renunciou, por ter a Companhia E. F. Leopoldina feito aquisição das 10.000 ações da Companhia, passando a estrada para a Leopoldina.

A Estrada de Ferro Central de Macaé passou para a Leopoldina Railway, em virtude do Decreto n.º 2.896, de 9 de maio de 1898.

Faltava ainda a construção do trecho de Glicerio até a Serra do Frade, o que foi dispensado pela Lei Geral n. 784 e Decreto n.º 4.819, respectivamente de 9 de setembro e 30 de setembro de 1901.

MOVIMENTO FINANCEIRO

<i>Ano</i>	<i>Receita</i>	<i>Despesa</i>	<i>Deficit</i>	<i>Saldo</i>
1891	33:418\$250	41:376\$066	7:957\$816	—
1892	57:484\$350	98:181\$099	40:696\$749	—
1893	51:517\$680	83:658\$894	32:141\$214	—
1894	49:483\$780	99:449\$753	49:965\$973	—
1895	53:554\$878	92:379\$826	38:824\$948	—
1896	56:790\$905	160:193\$451	103:402\$546	—
1897	60:172\$740	133:083\$070	72:910\$330	—
1898	53:214\$440	151:856\$069	98:641\$629	—
1899	67:541\$778	114:627\$125	47:085\$347	—
1900	51:180\$688	147:735\$281	96:554\$593	—
1901	68:119\$200	147:453\$293	79:334\$093	—
1902	77:730\$088	160:573\$175	82:843\$087	—
1903	55:239\$322	143:266\$679	88:027\$347	—
1904	53:522\$624	106:502\$326	52:979\$702	—
1905	56:216\$224	118:715\$860	62:399\$636	—
1906	70:816\$572	99:116\$027	28:299\$455	—
1907	56:540\$416	106:906\$716	50:456\$300	—
1908	53:406\$582	101:259\$402	47:852\$820	—
1909	53:143\$509	107:119\$577	53:976\$068	—
1910	62:398\$773	105:926\$612	43:527\$839	—
1911	67:013\$318	98:609\$444	31:596\$126	—
1912	67:440\$338	108:490\$394	41:050\$006	—

Ano	Receita	Despesa	Deficit	Saldo
1913	57:648\$664	121:958\$387	64:309\$723	—
1914	55:278\$031	135:689\$756	80:411\$725	—
1915	69:404\$875	121:647\$980	52:243\$105	—
1916	58:267\$636	112:921\$662	54:654\$026	—
1917	56:508\$901	106:818\$594	50:309\$693	—
1918	58:782\$764	86:897\$337	28:114\$573	—
1919	91:732\$580	120:327\$022	28:594\$442	—
1920	108:851\$525	150:335\$493	41:503\$968	—
1921	96:686\$361	161:230\$752	64:544\$391	—
1922	103:279\$475	174:651\$841	71:372\$366	—
1923	137:669\$742	136:647\$030	—	1:022\$712
1924	145:509\$071	229:133\$538	83:624\$467	—
1925	142:363\$467	282:322\$643	139:959\$176	—
1926	153:525\$811	264:307\$337	110:781\$526	—
1927	244:329\$735	353:270\$030	108:940\$295	—
1928	227:280\$638	340:773\$600	113:492\$962	—
1929	215:320\$137	300:930\$905	85:610\$768	—
1930	91:898\$880	253:307\$748	161:408\$868	—
1931	81:931\$164	248:667\$097	166:735\$933	—
1932	79:015\$513	334:345\$196	255:329\$683	—
1933	77:152\$970	271:083\$564	193:930\$594	—
1934	76:180\$265	260:019\$616	183:839\$351	—
1935	77:847\$807	300:121\$246	222:273\$439	—
1936	113:757\$220	399:930\$416	286:173\$196	—
1937	116:875\$970	289:339\$106	172:463\$136	—

PROLONGAMENTO DA ESTRADA DE FERRO
BARÃO DE ARARUAMA

CONCESSÃO — Governo Federal.

Decreto n.º 10.245, de 31 de maio de 1889.

CAPITAL GARANTIDO — R\$. 1.543:200\$000.

TAXA DE GARANTIA — 6% ao ano.

EXTENSÃO ATUAL — 51,k047,m 35.

LINHA COM REVERSÃO.

PROLONGAMENTO DA E. F. BARÃO DE ARARUAMA

A Lei Provincial n.º 2.909 de 9 de dezembro de 1887, autorisou o Presidente da Provincia do Rio de Janeiro a conceder ao Engenheiro Aristoteles Ambrosino Gomes Calaça privilegio para a construção, uso e gozo do Prolongamento da Estrada de Ferro Barão de Araruama, dirigindo-se ao Triunfo, pelo vale do rio Macabú ao arraial do São João Evangelista da Ventania, e ahi bifurcando-se fosse ter, de um lado, ás proximidades do arraial de S. Francisco de Padua e de outro á vila de Santa Maria Madalena. Com o concessionario foi assinado o contrato de 8 de fevereiro de 1888.

A assembléa geral extraordinaria de 15 de fevereiro de 1888 autorisou o Diretor da Estrada de Ferro Barão de Araruama a fazer a aquisição do privilegio, o que foi feito, tendo sido o contrato transferido a esta Estrada pelo Termo de Transferencia assinado em 12 de julho de 1888, em virtude do deferimento dado pelo Presidente da Provincia do Rio de Janeiro, de 26 de março do mesmo ano.

A lei geral n.º 3.397, de 24 de novembro de 1888, art. 7.º § 1.º, deu a garantia de juros de 6% ao ano, durante o prazo de 30 anos, para o Prolongamento dessa via ferrea, sendo celebrado com o Governo Geral o contrato de 4 de julho de 1889, para execução do Decreto Geral n.º 10.245, de 31 de maio do mesmo ano, que tornou efetiva aquella concessão.

A construção foi iniciada em 19 de novembro de 1888.

Em 1890 a Estrada de Ferro Barão de Araruama foi transferida, e com ella o Prolongamento, á Estrada de Ferro Leopoldina, conforme Decreto do Governo Geral n.º 734, de 6 de setembro de 1890.

INAUGURAÇÃO. —

O trafego até á estação de Ventania (a partir de 1892 denominada Trajano de Moraes), foi inaugurado em 17 de agosto de 1891, com 27,k400, até Visconde de Imbé, em 15 de setembro de 1896 e até Manoel de Moraes, no primeiro semestre de 1897, perfazendo a extensão de 51.440.

O Decreto do Governo da União n.º 2.896, de 9 de maio de 1898 transferiu á Leopoldina Railway o Prolongamento da Estrada de Ferro Barão de Araruama.

Restava ainda para ser construido o trecho do Corrego dos Indios a Macuco. A Leopoldina Railway não continuou a construção e a concessão foi declarada caduca pelo Aviso, do Ministerio da Viação, n.º 48, de 2 de março de 1900.

MOVIMENTO FINANCEIRO

Ano	Recetta	Despesa	Deficit	Saldo	
1891	2.º sem.	11:340\$000	32:491\$817	21:151\$817	—
1892	37:618\$240	77:455\$567	39:837\$327	—
1893	38:641\$440	66:831\$102	28:189\$662	—
1894	80:642\$130	129:292\$966	48:650\$836	—
1895	65:590\$473	166:086\$069	100:495\$596	—
1896	92:344\$685	200:330\$365	107:985\$680	—
1897	106:857\$659	283:580\$752	176:723\$093	—
1898	100:785\$326	257:102\$290	156:316\$964	—
1899	99:830\$403	179:388\$825	79:558\$422	—
1900	81:589\$608	263\$521\$916	181:932\$308	—
1901	92:979\$170	233:370\$272	140:391\$102	—
1902	109:850\$650	208:806\$102	98:955\$452	—
1903	112:591\$764	224:053\$968	111:462\$264	—
1904	89:252\$335	157:564\$738	68:312\$403	—
1905	88:341\$580	200:822\$580	112:481\$000	—
1906	86:687\$264	206:210\$190	119:522\$562	—
1907	96:956\$462	181:224\$710	84:268\$248	—
1908	96:944\$261	163:466\$823	66:522\$562	—
1909	101:679\$672	172:395\$299	70:715\$627	—
1910	114:469\$803	157:695\$096	43:225\$293	—
1911	115:849\$787	179:974\$994	64:125\$207	—
1912	132:569\$992	177:443\$733	44:873\$741	—

<i>Ano</i>	<i>Recetta</i>	<i>Despesa</i>	<i>Deficit</i>	<i>Saldo</i>
1913	124:278\$474	232:937\$092	108:658\$618	—
1914	116:932\$069	196:391\$904	79:459\$835	—
1915	134:956\$425	192:187\$129	57:230\$704	—
1916	137:085\$178	166:449\$792	39:764\$614	—
1917	112:200\$432	218:722\$683	106:522\$683	—
1918	111:547\$666	181:798\$646	70:250\$980	—
1919	136:710\$474	221:451\$560	84:741\$086	—
1920	141:956\$158	286:207\$299	144:251\$141	—
1921	165:285\$194	308:491\$358	143:206\$164	—
1922	166:049\$628	246:574\$439	80:524\$811	—
1923	182:733\$301	212:933\$968	30:200\$667	—
1924	76:969\$015	330:282\$895	253:313\$880	—
1925	68:492\$553	695:327\$588	626:835\$035	—
1926	154:672\$295	1.056:154\$701	901:482\$406	—
1927	257:416\$232	793:146\$498	535:730\$266	—
1928	244:100\$829	574:324\$758	330:223\$929	—
1929	253:226\$879	547:000\$362	293:773\$483	—
1930	141:730\$323	639:088\$178	497:357\$855	—
1931	132:955\$397	430:294\$562	297:339\$165	—
1932	112:875\$495	403:859\$758	290:984\$263	—
1933	101:951\$749	403:560\$935	301:609\$186	—
1934	116:018\$817	434:969\$728	318:950\$911	—
1935	105:004\$525	455:639\$818	350:635\$293	—
1936	114:590\$705	501:410\$868	386:820\$163	—
1937	106:667\$480	530:971\$418	424:303\$938	—

LINHA DO NORTE

CONCESSÃO — Governo Federal.

Decreto n.º 8.725, de 4 de novembro de 1882.

Decreto n.º 7.429, de 29 de julho de 1909.

CAPITAL EMPREGADO.

até 31-12-1929. — Rs. 35.214:336\$073.

EXTENSÃO ATUAL — 45,k976,m60.

LINHA SEM REVERSÃO.

LINHA DO NORTE

O Decreto n.º 8.725, de 4 de novembro de 1882 concedeu a Alipio Luiz Pereira da Silva ou a companhia que organizasse privilegio para a construção de uma estrada de ferro entre a cidade do Rio de Janeiro e a Raiz da Serra de Petropolis.

Em 23 do mesmo mês e ano foi celebrado o contrato entre o referido senhor e o Governo Imperial.

Os estudos definitivos foram aprovados pelo Decreto n.º 9.011, de 15 de setembro de 1883.

O trafego do trecho de São Francisco Xavier ao rio Merití foi autorizado pelo Aviso do Ministerio da Agricultura, Comercio e Obras Publicas, n.º 158, de 18 de novembro de 1886, numa extensão de 14 quilometros. O Aviso n.º 41, de 10 de março de 1887 autorizou a abertura do trafego de mais 6,500m, de Merití a Sarapuí. O Aviso n.º 99, de 26 de novembro de 1887 autorizou o trafego de Sarapuí até a Freguezia do Pilar (28,5192m). Finalmente o Aviso s/n, de 24 de abril de 1888 autorizou o trafego entre Pilar e a Estrada de Ferro Principe do Grão Pará (Entroncamento).

O Decreto n.º 9.952, de 9 de maio de 1888 autorizou a transferencia dessa estrada a The Rio de Janeiro and Northern Railway Company, Limited.

Em junho de 1890 a Estrada de Ferro Norte foi adquirida pela Companhia de Estrada de Ferro Leopoldina.

Pelo Decreto n.º 2.896, de 9 de maio de 1898 foi essa, com diversas outras estradas de ferro, transferida a The Leopoldina Railway Company, Limited.

Desde o ano de 1883 preocupava o espirito dos Altos Poderes do País a necessidade de ser prolongada a Linha

do Norte até o centro da cidade do Rio de Janeiro, mas muitas dificuldades surgiam e o assunto foi ficando sem solução.

Organizada a atual companhia, a sua administração teve, nos primeiros anos de cuidar da continuação dos prolongamentos já iniciados e de realizar as ligações projetadas, mas não obstante estar enormemente sobrecarregada, não descuidou da necessidade de realizar esse importante melhoramento.

O Decreto n.º 7.429, de 29 de julho de 1909 concedeu à Leopoldina Railway privilegio para prolongar a sua linha até o Porto do Rio de Janeiro, sendo então assinado o contrato de 6 de agosto de 1909.

Em 6 de setembro de 1910 a Leopoldina Railway requereu a aprovação dos estudos de uma variante entre os quilômetros 20,367 e 29,676, encurtando a linha de 3,716 metros. Os estudos foram aprovados pelo Decreto n.º 8.351, de 8 de novembro de 1910 e os trabalhos da variante ficaram terminados no dia 8 de maio de 1913..

Antes do prolongamento da Linha do Norte até ao porto do Rio de Janeiro, as linhas da Leopoldina Railway partiam de São Francisco Xavier, suburbio da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Os passageiros em demanda do Rio ahi eram obrigados à baldeação incomoda para chegarem ao centro da cidade.

Diarias eram as reclamações e constantes os pedidos para se prolongar a linha até o centro. Desde a antiga Companhia diversas tentativas foram feitas para se realizar semelhante melhoramento.

Na Prainha (hoje Praça Mauá) fazia-se o embarque de passageiros para Petropolis, mantendo a Companhia, embora com grandes dispendios, o serviço de navegação para Mauá, ponto inicial da Estrada de Ferro Principe do Grão Pará.

O serviço de carga era feito no Trapiche Vapor, na Saúde, mas com o avanço das obras do Porto, passou, desde 30 de Novembro de 1907, sucessivamente para os Trapiches Frias, Reis e Mauá, de propriedade do Governo e alugados á Companhia.

Era essa a situação da Leopoldina Railway, no Distrito Federal, que mais difícil se tornava a proporção que prosseguiam os trabalhos de construção do Cais.

No governo do Dr. Nilo Peçanha a Companhia foi obrigada a expor as suas condições e mostrar que seria obrigada a suspender o transporte de cargas para esta Capital e o de passageiros de Petropolis, que seriam então deixados em São Francisco Xavier. O prolongamento, á vista das urgentes representações e da iminencia de suspensão do trafego, foi autorizado pelo Decreto n.º 7.479, de 29 de Julho de 1909. Nesse decreto ha os seguintes pontos referentes á estação inicial:

Clausula I — concede a Leopoldina Railway o direito de prolongar a sua Linha do Norte até o cais do Porto do Rio de Janeiro, no *ponto indicado* nos estudos preliminares aprovados pelo Governo, com poderes para prolongar a linha até a Prainha quando julgado conveniente, por acôrdo entre o Governo e a Companhia (deve ser notado que o ponto indicado estava localizado na margem *esquerda* do canal do Mangue, proximo ao Cais).

Clausula II — refere-se ao prazo para a apresentação dos estudos definitivos do prolongamento da linha e da *estação inicial* ao lado do canal do Mangue.

Clausula V — obriga a Companhia a trazer os seus trilhos provisoriamente até um local ao longo da estação da Estrada de Ferro Melhoramentos, até a conclusão da estação definitiva ao lado do canal do Mangue.

Clausula XII — concede á Leopoldina Railway, para *todos* os serviços mencionados no decreto, o direito de expropriação *assim como licença de utlizar, tanto terrenos de propriedade da União que sejam necessarios para o assentamento das suas linhas e ESTAÇÕES.*

Em virtude do decreto acima, o respectivo contrato entre o Governo e a Leopoldina Railway foi assinado em 6 de agosto de 1909, contendo textualmente todas as clausulas do decreto.

Surgindo dificuldades sobre a localização da estação no sitio primeiramente indicado pelo Governo, e depois de uma tentativa inutil para ser adotado o local da *então estação provisoria* (Praia Formosa Passageiros), a

providencia official encontrada foi uma comunicação datada de 4 de Outubro de 1909 do Ministro ao Prefeito do Distrito Federal, pedindo arranjar com a Comissão das Obras do Porto a escolha de um novo local á beira do canal do Mangue, em troca de uma pequena faixa de terreno escolhida anteriormente pelo Prefeito para algum fim municipal, devido ser o mesmo preciso para a estação terminal da Leopoldina.

Nessa mesma data o Ministro enviou um officio a Comissão das Obras do Porto, em resposta a qualquer questão levantada por ela, declarando que nenhuma concessão de terreno tinha sido feita á Leopoldina Railway, e que se chegasse a um acôrdo entre ambos sobre um local apropriado, a Companhia teria de pagar por tal terreno o preço que fosse ajustado. Resolução que abertamente contrariava a clausula XII acima citada.

As negociações que se seguiram conduziram a um acôrdo quanto ao local definitivo para a estação. Sobre este assunto houve diversas comunicações officiais do Ministro das Obras Publicas, entre as quais uma datada de 26-2-1910 ao Prefeito com referencia ao fechamento de um pequeno trecho de rua indispensavel para o assentamento da estação, e outra de 28-2-910 á Comissão das Obras do Porto, aprovando o acôrdo celebrado com a Leopoldina Railway para a venda do terreno onde deveria ser edificada a estação; ao mesmo tempo se concedia, por um prazo limitado, o uso pela Companhia de uma passagem de nivel sobre o canal do Mangue. Em 19-3-1910, pelo Decreto n.º 7.905, foram aprovados os estudos definitivos para o prolongamento da linha do Norte ao porto, com passagens de nivel superior sobre o canal do Mangue e construção da estação terminal na sua *margem direita*.

Mais tarde (6-4-1910) o Ministro das Obras Publicas deu a conhecer oficialmente ao Ministro das Finanças o acôrdo feito entre as Obras do Porto e a Leopoldina Railway, especificando detalhadamente o preço, area e limites do local aprovado para a estação. Em 20-4-910 foi devidamente assinada e entregue a escritura de venda do dito terreno á Leopoldina Railway pelo Ministerio da Fazenda da União.

Do resumo acima se evidencia que até 20-4-1910 não houve duvida sobre o local onde a estação devia ser construida, nem acerca do ponto finalmente escolhido e adquirido pela Leopoldina Railway, porque tudo se efetuou em absoluto acôrdo com os desejos do Governo Federal e com a sanção official do Presidente da Republica.

D'aquella data em diante nenhum decreto official foi promulgado alterando de qualquer forma as plantas então aprovadas. Apesar de estar official e definitivamente fixado o local da estação, pela forma atrás descrita, diversos projetos foram apresentados, relativamente á mudança do local da estação. Esta modificação de opiniões appareceu primeiramente, pouco depois da aprovação official do local no canal do Mangue, devido a uma campanha da imprensa contra a localidade escolhida, que não satisfazia os desejos dos passageiros de Petropolis, devido á sua distancia do centro comercial. Esta campanha deu motivo a diversas conferencias entre o Ministro e a Leopoldina Railway, havendo aquele sugerido que a Companhia requeresse prorogação do prazo determinado para o encetamento do serviço na estação, e o Ministro deu instruções ao então Diretor da Estrada de Ferro Central do Brasil para examinar a questão e, de combinação com a Leopoldina Railway, propor uma solução que pudesse ser aceitavel ao Governo e a todos os interessados. Isto deu em resultado uma comunicação do dito Diretor da E. F. Central do Brasil ao Ministro, datada de 10 de Outubro de 1911.

Neste documento se propunha, depois de varios considerandos: 1.º) — que as linhas da Melhoramentos, da Rio D'Ouro e da Leopoldina fossem unidas e prolongadas até á Prainha, ligando-se em caminho com as linhas suburbanas da Central com uma estação intermediaria na rua dos Cajueiros; 2.º) — que uma estação de dois patamares fosse construida na Prainha para se instalar no inferior ou terreo as linhas da Leopoldina Railway e outras de bitola de um metro, e no patamar superior o serviço suburbano da Central do Brasil; 3.º) — que a Leopoldina Railway se encarregasse das obras necessarias, contribuindo com 5.000 contos; o Governo emitiria obrigações de 5% para cobrir o excedente da despesa — no caso de

ser a despesa com a construção da estação considerada como repartida, tocando $\frac{2}{3}$ á E. F. Central do Brasil e $\frac{1}{3}$ á Leopoldina Railway; e que se a terça parte do custo das obras da estação, adicionadas ao custo das obras da Leopoldina Railway com as linhas de bitola estreita, excedesse de 5.000 contos pagaria anualmente ao Governo uma quantia equivalente aos juros e amortização do capital adicional necessario, que o Governo emittiria em obrigações: 4.º) — desde o ponto onde as tres linhas de bitola de um metro se ligassem, a Leopoldina Railway tomaria o tráfego a seu cargo e seria paga pelos seus serviços em certas condições devidamente fixadas. Toda a proposta, porém, não passa de esboço.

Este projeto foi submetido ao Dr. Silva Freire, consultor tecnico da Secretaria do Ministerio das Obras Publicas, que em 15 de novembro de 1911 relatou-o por extenso. Como tinha de acontecer, em vista da falta de pormenores na descrição contida no documento primitivo, o relator de começo chama a atenção para as diversas falhas de encadeamento e a impossibilidade de formar um juizo seguro sem mais pormenores e detalhes.

O projeto foi rejeitado pelo Ministro; comtudo, contém diversos pontos que afetam diretamente o assunto ora em discussão, sendo de importancia anota-los. Em primeiro lugar ele discorda do lugar proposto na Prainha, por ser uma fonte de despesa desnecessaria, visto que, fazendo-se a estação terminal na Rua dos Cajueiros (onde se propunha fazer a estação intermediaria) ela ficaria mais perto e em ponto de maior conveniencia para o publico a quem deveria servir, e seriam evitadas as obras dispendiosas em tuneis.

Quanto a possiveis passageiros da Central habitarem as proximidades da Prainha, estes ficariam igualmente bem servidos quando construido o novo tunel proposto pela Municipalidade, visto conduzir diretamente ao local da Rua dos Cajueiros. Com referencia ao congestionamento na actual estação Central, causado pelo serviço suburbano, isto ficaria melhor provido empregando-se o dinheiro no alargamento da actual estação. O relator do projeto julga ser muito mais pratico concentrar todas as linhas de bitola estreita na estação por ele advogada, em

determinado local na Rua dos Cajueiros, deixando assim livre a area em Praia Formosa (ocupada pela estação provisoria da Leopoldina Railway e pela estação de Melhoramentos) onde a Central poderia estabelecer uma estação de cargas para produtos que não fossem de importação ou exportação por via maritima. A estação "Maritima" seria então sufficiente para este ultimo trafego, desde que ficasse exclusivamente limitado a esse unico serviço. Além destas observações, ele critica de modo adverso o lado financeiro do projeto proposto, que a seu ver não seria aprovado pelo Tribunal de Contas.

O relatorio, de confeção muito habil, abrange muitos outros considerandos concernentes ao projeto tomado no seu conjunto, porém o que acima fica dito é um resumo d'aquella parte do relatorio que mais diretamente afeta a questão do local para a estação.

O resultado final foi : não aprovação do projeto; e o assunto ficou como estava até á substituição do Ministro das Obras Publicas em 1912.

Negociações para chegar-se a uma solução foram encetadas com o novo Ministro; e em agosto d'aquelle ano a Companhia a pedido d'ele, apresentou uma exposição geral do estado dos seus negocios, que abrangia muitos outros assuntos além do referente á estação, ligados em grande escala ás dificuldades de trafego com a E. F. Central. Depois de um demorado estudo, o Ministro externou a sua opinião sobre o rumo a seguir; de acordo com a mesma, a Leopoldina Railway em data de 18 de Março de 1913, apresentou uma informação detalhada das circumstancias que tinham resultado e propoz as bases para um acôrdo que removesse todas as dificuldades. Deste modo a debattida questão da estação fez parte do programa geral e a Companhia, contando com o acolhimento favoravel dado á proposta pelo Ministro, e em vista da Estrada de Ferro Central ter achado aceitaveis as plantas para o prolongamento das linhas de bitola estreita até a rua dos Cajueiros, começou a adquirir predios nesse distrito, no local da futura estação. Com esse fim e para que o nome da Leopoldina Railway não apparecesse no caso, foi organizada a Companhia de Propriedades Fluminense, para comprar

as propriedades, em cuja aquisição se dispenderam para mais de 4.000 contos.

Entretanto, o Ministro continuava a fazer promessas de decidir a questão conforme se desejava, mas 1913 passou sem que se obtivesse qualquer solução definitiva e a crise financeira no Brasil começou a fazer-se sentir. Em vista da demora, a Leopoldina Railway se dirigiu ao Presidente da Republica, afim de que a questão pudesse ser ultimada; por ele foi então determinado ao Diretor da Estrada de Ferro Central que preparasse um projeto de acordo com o que já tinha sido combinado com o Ministro, projeto que devia ser levado á sua sanção para que o contrato definitivo pudesse ser redigido.

Esta minuta de contrato tornava muito mais custoso o projeto que havia sido anteriormente discutido porque abrangia o arrendamento da linha Melhoramentos (ou "linha auxiliar" como é agora chamada) á Leopoldina Railway, além de outras cousas propunha uma estação comum em Praia Formosa para as linhas de 1 metro de bitola e a permuta do terreno neste ultimo local pelas propriedades que a Leopoldina Railway já tinha comprado perto da estação da Central. A minuta foi pelo Ministro entregue ao Dr. Silva Freire, para dar parecer e d'ele obteve o Ministro outra longa minuta em que o seu autor fazia resaltar uma acentuada prevenção contra a Leopoldina Railway, baseando a cada momento sua argumentação em observações que não eram veridicas. Tendo o Ministro mostrado a minuta aos representantes da Companhia, em julho de 1915, eles deram uma resposta cabal ao relatorio do Dr. Silva Freire, e demonstraram a absoluta falsidade de todos os seus argumentos.

Como aconteceu em outras ocasiões, o Ministro levou tempo a examinar a questão, e ainda estava se ocupando d'ela quando deixou o cargo no fim do periodo presidencial do Marechal Hermes da Fonseca.

Passou-se algum tempo durante o qual nada mais foi feito a esse respeito, até que em data de 9 de setembro de 1916 a Companhia preparou uma exposição para ser apresentada ao Ministro da Viação: a primeira parte se referia especialmente ás dificuldades com a Estrada de Ferro

Central e a segunda á questão da estação. Ahi tambem se ventilou o caso de Praia Formosa, conforme tinha sido tratado ultimamente.

Depois de estudar a situação das diversas linhas de 1 metro de bitola, cada uma das quais atingia á capital em pontos diferentes, todas com estações provisórias e improprias, que para serem convertidas em estações convenientes e independentes obrigaría a occupação de grande areas de terreno em diversas partes da cidade, sugeriu-se que todas estas linhas fossem ter a uma unica estação em Praia Formosa, abrangendo toda a area que é agora occupada pelas estações provisórias da Melhoramentos e da Leopoldina Railway. As vantagens de uma tal estação foram expostas de modo concludente. Por ocasião da entrevista (a 11 de setembro), quando esta exposição foi entregue ao Ministro, tudo lhe foi explicado, prometendo ele que a questão seria devidamente estudada.

Tal solução, que a Leopoldina sempre pediu ao Governo em memoriaes dirigidos ao Exmo. Snr. Ministro da Viação, sómente se concretizou com a expedição do Aviso n.º 224 de Novembro de 1916.

Escolhido pelo Governo o local da rua dos Cajueiros, julgou a Companhia dever consultar se subsistia o acordo para a construção de uma estação comum á Leopoldina e á Central, por isso que sómente nessa hipótese se havia cogitado do Prolongamento até um ponto mais perto da cidade e consequente construção de uma estação intermedia-ria em Cajueiros.

Pelo Aviso n.º 155 do dia 25 de julho de 1917, publicado no Diario Oficial do dia 26 do mesmo mês, declarou o Exmo. Snr. Ministro que os novos projetos da estação inicial e respetiva linha de acesso teriam de ser elaborados tendo-se em vista tão sómente o trafego desta Companhia, não se attendendo, pois, a quaesquer planos anteriores de uma estação conjunta com os serviços da Estrada de Ferro Central do Brasil e outras linhas.

Esta resolução vinha trazer para a Companhia um onus superior a 15.000:000\$000 com a mudança do ponto da estação inicial, indicada no decreto 7905, para o da rua dos Cajueiros, mudança com a qual a Companhia sómente

havia concordado se as despesas fossem realizadas simultaneamente por ela e pela Estrada de Ferro Central do Brasil.

Assim, desde que o acôrdo que foi objeto do officio 926 da Diretoria da Estrada de Ferro Central do Brasil não foi aceito pelo Governo, parecia não passível de duvida que toda e qualquer proposta baseada no mesmo acôrdo devia ser considerada sem efeito, subsistindo então para a Companhia unicamente a obrigação, quanto á estação inicial, de construi-la no ponto indicado no aludido Decreto 7905.

Verifica-se pois: a) que a construção da estação inicial deixou de ser iniciada no local indicado pelos estudos aprovados, por circumstancias alheias á vontade da Companhia; b) que tais circumstancias são as que estão atrás apontadas e constam de documentos officiais.

Nestas condições só restava á Companhia utilizar-se, para a estação inicial, do local indicado pelo contrato e de acôrdo com as plantas aprovadas, e, em vista da situação financeira que tanto a prejudicava, além da impossibilidade de obter os materiais, pediu ao Ministro da Viação que ficassem sustados os prazos referidos do Aviso 155 emquanto perdurassem os efeitos da conflagração européa, ou até que ficasse resolvido o caso de unificação dos seus contratos, de que cogita o Aviso n.º 111 do dia 9 do mês de junho de 1917.

A pedra fundamental da estação inicial definitiva sómente poudo ser lançada no dia 3 de abril de 1925, sendo inaugurada a estação definitiva "Barão de Mauá", em 6 de dezembro de 1926.

Em 1.º de julho de 1930, na conformidade do Aviso n.º 34-G, do Ministerio da Viação e Obras Publicas, de 17 de janeiro de 1928, foi apurado em regular processo de tomada de contas, o capital dispendido na Linha do Norte desde o ano de 1882 até 31 de dezembro de 1929, chegando-se á soma total de Rs. 35.214:336\$072.

A ata dessa apuração foi aprovada pelo Aviso, do mesmo Ministerio, n.º 58, de 30 de abril de 1931, publicado no Diário Oficial de 5 de maio de 1931.

Em fins de 1933, o Ministerio da Viação intimou a Companhia a construir na sua estação inicial, uma ala des-

tinada aos trens da Linha Auxiliar e Estrada de Ferro Rio do Ouro. O assunto mereceu a atenção da imprensa da Capital Federal, mas a Leopoldina demonstrou não estar a isso obrigada, tendo ficado encerrado o caso com o despacho do Sr. Presidente da Republica, publicado a fls. 264 do Diário Oficial de 6 de janeiro de 1935, conforme segue: —

“Exmo. Sr. Presidente da Republica — Encaminhando a V. Ex. o recurso interposto pela The Leopoldina Railway Company Limited do ato pelo qual o meu honrado antecessor a considerou obrigada a imediata construção da ala direita da sua estação inicial ou seja de habilitar essa estação com a capacidade necessaria não só ao trafego das suas linhas proprias como ao das linhas de bitola estreita do Governo Federal (Auxiliar da Central do Brasil e Rio d'Ouro), cumpro-me declarar que estou de acôrdo com o parecer do Sr. doutor consultor geral da Republica quando opina pela procedencia do recurso, em face de se não poder impôr á recorrente obrigação que ela não assumiu expressa nem implicitamente.

Como bem acentua em um dos seus pareceres o digno Sr. consultor juridico deste ministerio, o termo de compromisso de abril 10-1934, assinado pela companhia, é que deve reger a especie e fixar a medida do conteúdo das obrigações patuadas.

Sendo certo que ela assumiu então a obrigação de construir a sua estação inicial, que em 1924 o trafego dirigido para a estação da praia Formosa era o das rêdes da companhia e que estas eram federais e estaduais, bem como que, havendo a companhia adquirido ao Governo Federal um terreno á margem do Canal do Mangue, ahí, por determinação do Governo, não poudo realizar a construção, que foi feita, com onus especiais, no local da atual estação, e, ainda, que ela companhia não tomou parte nos entendimentos havidos entre a União e a Prefeitura do Distrito para desapropriação de um trecho da rua Figuiera de Melo, não parece possivel conclusão diversa daquela a que chegou o Sr. consultor geral da Republica, cabendo, naturalmente, a V. Ex. a palavra final sobre o recurso, do que depende a subsistencia de multas impostas á companhia recorrente.

Valho-me do ensejo para reiterar a V. Ex. os protestos da minha elevada estima e consideração.

Rio de Janeiro, 20 de dezembro de 1934. — Marques dos Reis.

Despacho de S. Ex. o Presidente da Republica: Aprovo o parecer do Sr. ministro da Viação.

Em 26-12-934 — G. Vargas.

(Processo 23.334-934).

Parecer — Numero de referencia — 94 K. Pelo decreto n. 7.479, de 29 de julho de 1909, foi concedido á “Leopoldina Railway” privilegio para prolongar a sua linha até o porto do Rio de Janeiro. Pela clausula I das anexas a esse decreto, a Companhia obrigou-se a construir a estação inicial junto ao canal do Mangue. Da obrigação nesses termos assumida não se desempenhou, entretanto, por diversos motivos, até que, finalmente, em 10 de abril de 1924, se comprometeu a construir em prazo certo “a sua estação inicial nesta Capital, de modo a satisfazer ás necessidades e á ordem do avultado trafego que para ali se dirige das redes federal e estaduais.” Pretende o Ministerio da Viação que nos termos do aludido compromisso incluída estava a obrigação da “Leopoldina Railway” de construir a sua estação inicial com a capacidade necessaria não só para o trafego das suas proprias linhas, como para o das linhas de bitola estreita do Governo Federal, ou sejam a Auxiliar da Estrada de Ferro Central do Brasil e a Estrada de Ferro Rio d’Ouro. A interpretação dos termos do compromisso, feita pelo Ministerio da Viação, se funda nas expressões “rêdes federal e estaduais”, que a seu juizo, incluem não sómente suas “rêdes da Leopoldina”, como ao do Governo Federal. Não me parece, entretanto, procedente a interpretação, uma vez que a Leopoldina tem rêde de concessão federal e rêdes de concessões estaduais, de onde, no termo de compromisso, ter sido declarado que a estação que se obrigava a construir deveria ter a capacidade necessaria ao trafego de todas as suas linhas, não só da rêde federal, ou de concessão federal, como também das rêdes estaduais, ou de concessão dos Estados. As “rêdes federal e estaduais”, a que se refe-

rem os termos do compromisso, outras não são, portanto, do que as próprias rêsdes da "Leopoldina Railway", e, obrigando-se a construir uma estação com a capacidade necessária ao trafego daquelas rêsdes, obrigava-se a Companhia a construir uma estação que satisfizesse ás exigencias do seu proprio trafego. A obrigação de construir uma estação com capacidade para o proprio trafego e para o trafego de linhas ou de rêsdes estranhas ás suas concessões, não podia, como é evidente, resultar de meras presunções, não se podendo, com efeito, presumir ato de liberalidade, que de outra natureza não seria a obrigação assumida por uma Estrada de Ferro de construir á sua propria custa uma estação com capacidade não sómente para o seu proprio trafego como para o trafego de outras rêsdes de propriedade, concessão ou exploração de terceiros. Tal obrigação, para se ter como existente, precisa de ser expressa e expressa não está no termo do compromisso, cujas expressões "rêsdes federal e estaduais", não especificando que a outras rêsdes se refere, não podem deixar de ser entendidas como se referindo ás proprias rêsdes da Leopoldina Railway, que se compõe de uma *rêde federal* e de *rêsdes estaduais*. II. Alega, porém, o Ministerio da Viação que a construção pela Leopoldina Railway de uma estação inicial que comportasse o serviço da Linha Auxiliar e da Rio d'Ouro, não seria um ato de liberalidade, pois por conta da União correram as despesas com o fechamento da rua Figueira de Melo, fechamento este imposto pelas necessidades do trafego da Leopoldina. Ora, o fechamento da rua Figueira de Melo era consequencia da escolha de local em que foi construida a estação inicial da Leopoldina, local designado pelo Governo Federal, que declarou não convir que a Companhia construísse a estação no terreno de sua propriedade, situado á margem direita do canal. Quando o Governo se encarregou das despesas com o fechamento da rua Figueira de Melo, não estipulou que a esse onus por ele assumido corresponderia uma contraprestação por parte da Leopoldina Railway, e, certamente, não o fez porque o fechamento da aludida rua não resultava de fato ou de interesse da Companhia, sinão do seu proprio fato e de conveniencias suas ao evocar a si a escolha de si-

tio em que deveria ser construída a estação. Si construída esta, como desejava a Leopoldina Railway, em terrenos da propriedade da Companhia, ter-se-ia forrado o Governo ás despezas com o fechamento da rua, despezas que foram por ele voluntariamente assumidas, não com o fim de attender a conveniencias da Companhia, mas ás suas proprias conveniencias, como declarou ao designar o local da futura estação. Construindo em terrenos que não eram de sua propriedade, a Leopoldina foi onerada com a escolha do local, pois passou a pagar ao Governo o arrendamento da area de que necessitava para a construção. III. Ocorre, ainda, notar que o decreto n. 16.513, de 25 de junho de 1924, aprovando ás plantas para a estação definitiva da Leopoldina Railway, excluiu da area posta, mediante arrendamento, á sua disposição, o espaço que seria necessario aos serviços da Linha Auxiliar e da Rio d'Ouro, de onde é licito concluir que na interpretação que o proprio Governo dava ao compromisso de 10 de abril de 1924, não se incluía na obrigação da Leopoldina de construir a sua estação inicial a de dota-la da capacidade necessaria aos serviços da Linha Auxiliar e da Rio d'Ouro. IV. Assim, parece claro que a estação que a Leopoldina Railway se obrigou a construir no Rio de Janeiro se destinava tão sómente ás necessidades do seu proprio trafego e não ao deste e ao de outras linhas estranhas ás rêdes das suas concessões, federal e estaduais. Nesses termos, sou de parecer que tem procedencia o recurso interposto por ato do Ministro da Viação para o Senhor Presidente da Republica, para o fim de não ser a Leopoldina Railway onerada com uma obrigação que não foi por ela assumida, seja de modo expresso, seja implicitamente, por desenvolvimento ou construção das clausulas expressas constantes dos seus compromissos com o Governo Federal.

Rio de Janeiro, em 10 de agosto de 1934. — Francisco Campos. Confere. — Maria Isabel Guimarães Bastos. — Rio, 29 de novembro de 1934. — Conforme. — (ilegível) — Sec. (Processo n. 23.334-34).

ESTRADA DE FERRO SUL DO ESPIRITO SANTO
RAMAL E SUB-RAMAL

CONCESSÃO — Governo Federal.

Dec. 6.456, de 20 de abril de 1907.

EXTENSÃO ATUAL — 325.k994,m00.

a) — Vitoria a Itapemirim	159.021,50	
b) — Itapemirim a Divisa	145.795,30	
c) — Coutinho a Castelo .	21.177,20	325.994,00

LINHA SEM REVERSÃO.

ESTRADA DE FERRO SUL DO ESPIRITO SANTO

TRECHO VITORIA A ITAPEMIRIM

ORIGEM. —

Pela Lei n.º 1.617, de 30 de dezembro de 1906, art. 35 nr. XIX, ficou o Governo Federal autorizado “a aplicar, para a construção das linhas ferreas que servem á ligação geral entre os Estados, o regimen da Lei n.º 1.126, de 15 de dezembro de 1903, ou outras que não importassem onus maiores para o Tesouro”.

A citada Lei n.º 1.126 cogita da construção de uma estrada inter- estadual, sendo as suas obras pagas por meio de titulos da divida publica, de juros de 5% papel ou 4% ouro, isto é, construindo o Governo a estrada á custa propria.

A Leopoldina, no intuito de corresponder ao patriótico empenho do Governo Federal, no sentido de ser efetuada a ligação, dos Estados do Rio de Janeiro e Espirito Santo, ajustou com o Governo deste ultimo a compra da Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo e o seu prolongamento até Cachoeiro do Itapemirim.

Para levar a efeito tal aquisição a Leopoldina requereu a concessão de isenção de direitos alfandegarios, favor de que já gosavam estradas de ferro do Governo arrendadas e até algumas particulares (Requerimento da Cia. de 30-3-1907 — Gm. 4059).

No caso presente tratava-se de uma estrada que ligaria Estados e a autorisação contida na Lei n.º 1.617, combinada com a Lei n.º 1.126, prevalecia perfeitamente. Baseado nela poderia o Governo aplicar para a cons-

trução da Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo qualquer regimen que não trouxesse para o Tesouro maiores onus do que 5% papel ou 4% ouro sobre o capital determinado para a aquisição e construção da Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo.

A Leopoldina, porém, não pleiteou receber qualquer pagamento pela transação e construção que teria de fazer e sómente a concessão de direitos alfandegarios isentos, sendo que na data já gosava de isenção de imposto de importação, faltando apenas a isenção quanto ao imposto de expediente.

O Decreto n.º 6.456, de 20 de abril de 1907, aprovando o plano de ligação ferrea dos Estados do Rio de Janeiro, Espirito Santo e Minas Gerais, concedeu o favor pleiteado pela Companhia, durante 30 anos, mas ficando ela futuramente obrigada a restituir tais importancias, na base da renda bruta dessa estrada.

COMPRA DA SUL DO ESPIRITO SANTO

Na conformidade da clausula segunda das que acompanharam o Decreto 6.456 e de negociações que já vinham sendo feitas, a Leopoldina Railway adquiriu do Estado do Espirito Santo, pelo preço de 4.000:000\$000. A Estrada que partia de Vitoria devia ir até Cachoeiro do Itapemirim, mas tinha apenas em trafego e construidos 81 quilometros de Vitoria até a estação de Engenheiro Reeve e o restante apenas em traçado.

Tal negociação consta das escrituras de 22 de abril de 1907 e 22 de agosto de 1908.

As estações existentes eram Vitoria, Viana, Marechal Floriano, Santa Izabel, Araguáia e Engenheiro Reeve. As estações de Vitoria e Viana foram inauguradas em 13 de julho de 1895. A de Santa Izabel, em 1.º de janeiro de 1900. Essa estação teve o seu nome mudado para Germania, conforme autorização de 18 de julho de 1910 da Fiscalisação de Estradas, o que tinha sido requerido pela Leopoldina, em 6 de julho daquele ano, afim de evitar a confusão por haver outra estação com o mesmo nome. Em virtude do Aviso n.º 215, de 18 de outubro de

1917 passou-se a denominar Domingos Martins, nome atual. A estação de Marechal Floriano foi inaugurada em 13 de maio de 1900 e a de Engenheiro Reeve, em 15 de março de 1902.

PROLONGAMENTO A CACHOEIRO DO ITAPEMIRIM

Em virtude ainda da mesma clausula segunda do Decreto n.º 6.456 a Leopoldina providenciou a ligação de Engenheiro Reeve a Muniz Freire, hoje Itapemirim.

O Decreto n.º 6.827, de 16 de março de 1908 aprovou os estudos dos primeiros 30 quilometros de construção. Os trabalhos de ligação foram iniciados no dia 14 de março de 1908.

O prolongamento até Itapemirim foi inaugurado em 27 de junho de 1910, sendo então inauguradas as estações de Matilde, Engano, Guioamar, Vargem Alta, Virginia e Soturno.

A Leopoldina dispendeu na Linha Sul e prolongamento a importancia de Rs. 16.837:141\$466.

Esse importante prolongamento partindo de Itapemirim a 34 metros de altitude eleva-se gradualmente até a garganta de Guioamar a 786 metros de altitude e novamente desce a 515 em Matilde. Para atingir a esses elevados niveis a linha é obrigada a fazer varias curvas, em fórmula de S, de grande extensão e atravez da floresta virgem. O raio minimo das curvas é de 100 metros e a rampa mais forte é de 2 1/2 %, isso, porém, apenas numa extensão de 10 quilometros, havendo ainda 33 quilometros em rampa de 2%. A linha se enrosca montanha acima, beirando precipicios; e as pontes, viadutos e tuneis são em numero consideravel, relativamente á sua extensão. O movimento total de terra nesses 80 quilometros foi de 2.500.000 m³, equivalente a 28 m³ por metro de percurso, dando tão grande movimento de terra uma ideia da magnitude dessa obra, quando se sabe que em regra o movimento de terra previsto em construção de estrada de ferro, é comumente de 10 m³ por metro de percurso, e mais ainda quando se nota que desse 2.500.000 m³, 130.000 m³ eram de rocha granitica, não incluindo o enorme numero de pedregulhos

soltos que foi preciso remover em ameaçadores precipícios. Ha 5 viadutos em curvas, com vãos de 30 ms. e inúmeras pontes e pontilhões, com vãos, variando de 5 a 20 metros.

Ha 5 tuneis com um comprimento total de 403 metros, um dos quais vara um morro de strata curiosa, tendo uma crosta de silica pura, na fórmula de uma areia grossa de um branco brilhante. E' conhecido pelo nome de "Morro do Sal".

QUADRO DA RENDA BRUTA DA LINHA SUL DO
ESPIRITO SANTO

(Vitoria a Cachoeiro de Itapemirim)

ANOS	RENDA BRUTA	RENDA POR KILOMETRO
1908	—	—
1909	—	—
1910	156:743\$520	982\$120
1911	518:941\$671	3:241\$505
1912	675:306\$826	4:231\$325
1913	575:593\$776	3:606\$545
1914	521:631\$284	3:268\$427
1915	604:239\$960	3:786\$035
1916	679:225\$892	4:255\$881
1917	661:543\$112	4:145\$084
1918	501:570\$240	3:142\$729
1919	421:024\$994	2:638\$051
1920	815:292\$616	5:108\$445
1921	863:258\$593	5:395\$366
1922	884:299\$804	5:540\$829
1923	1.225:458\$987	7:678\$458
1924	1.363:270\$028	8:541\$952
1925	1.795:246\$559	11:248\$623
1926	2.092:693\$389	13:112\$360
1927	2.907:856\$697	18:219\$996
1928	3.128:697\$871	19:603\$738
1929	4.939:153\$677	30:947\$659
1930	5.404:943\$324	33:866\$196
1931	3.398:082\$003	21:287\$631
1932	2.556:988\$478	16:021\$532
1933	2.327:289\$753	14:582\$290
1934	1.978:490\$613	12:396\$790
1935	1.985:371\$863	12:439\$000
1936	2.651:540\$455	16:614\$000
1937	2.213:873\$210	13:871\$600

RAMAL E SUB-RAMAL DA LINHA SUL DO ESPIRITO SANTO

De acôrdo com a clausula III das que acompanharam o Decreto n.º 6.456, de 20 de abril de 1907, a Leopoldina ficou na obrigação de construir um ramal que, partindo do ponto mais conveniente da Linha Sul do Espirito Santo, fosse entroncar com a Linha de Manhuasú, no Estado de Minas Gerais.

Existia já construída a Estrada de Ferro Caravelas, entrando a Leopoldina em negociações no sentido de adquiri-la, assinando um acôrdo provisório em Londres, aos 31 de agosto de 1907, ficando a transação dependendo de aprovação do Estado do Espirito Santo, o que se verificou pela resolução n.º 55 da mesma data.

O Aviso do Ministerio da Viação e Obras Publicas n.º 432, de 27 de dezembro de 1907 aprovou a planta da linha ferrea de Cachoeiro a Alegre e Castelo, para fazer parte do ramal que a Companhia tinha obrigação de construir.

Pela escritura publica de 14 de janeiro de 1908, o Estado do Espirito Santo reconheceu a Leopoldina como cessionaria da Linha de Caravelas, obrigando-se ela a restituir ao Estado a importancia de 1.500:000\$000, calculando-se a restituição por porcentagens, desde que a renda bruta quilometrica anual fosse superior a 8:000\$.

A escritura publica condicionava a obrigação de ser dada aprovação pela Diretoria da Leopoldina, em Londres, até 30 de março de 1908. Tal aprovação foi dada e comunicada ao Presidente do Estado pelo Officio n.º Gm. 4085, de 27 de fevereiro de 1908.

Em 23 de abril de 1908 foi assinada a escritura definitiva de compra da Estrada de Ferro Caravelas.

Essa estrada foi inaugurada no ano de 1884.

Faltava apenas a ligação com o Estado de Minas Gerais. A Leopoldina apresentou ao Governo Federal os estudos definitivos que foram aprovados pelo Decreto n.º 7.396, de 6 de maio de 1909.

Em 27 de julho de 1912 foi aberto ao trafego o trecho de Reeve a Alegre, com 13 quilometros e em 24 de novembro de 1913, até Espera Feliz.

QUADRO DA RENDA BRUTA

ANO	RENDA BRUTA	RENDA POR Km ^o .
1908	220:424\$930	3:104\$576
1909	193:484\$550	2:725\$134
1910	228:329\$900	3:215\$914
1911	293:642\$147	4:135\$844
1912	332:012\$008	4:676\$225
1913	300:377\$183	2:230\$664
1914	157:222\$990	2:214\$408
1915	179:037\$147	2:521\$649
1916	185:009\$666	2:605\$769
1917	198:094\$807	2:790\$067
1918	203:182\$262	2:861\$722
1919	257:711\$300	3:629\$736
1920	300:945\$392	4:238\$667
1921	337:041\$370	4:747\$484
1922	417:121\$161	5:874\$945
1923	553:616\$678	7:797\$418
1924	688:599\$444	9:698\$583
1925	731:338\$806	10:300\$546
1926	756:753\$000	10:658\$000
1927	1.054:889\$245	14:857\$000
1928	1.230:204\$000	17:327\$000
1929	1.537:730\$387	21:658\$200
1930	1.512:998\$260	21:309\$834
1931	1.026:595\$242	14:458\$806
1932	792:472\$106	11:161\$578
1933	668:421\$737	9:414\$390
1934	800:552\$618	11:275\$388
1935	643:807\$373	9:067\$709
1936	788:427\$320	11:104\$610
1937	746:348\$190	10.511\$946

RAMAL DO SUMIDOURO

CONCESSÃO — Governo Federal.

Decretos nrs. 7.046 e 7.460 de 18 de outubro de 1878
e 6 de setembro de 1879.

EXTENSÃO ATUAL — 34.k285,m60.

SEM REVERSÃO.

RAMAL DO SUMIDOURO

O Decreto n.º 7.046, de 18 de outubro de 1878 concedeu a Luiz Jacome de Abreu e Souza autorização para, por si ou por uma empresa, construir, usar e gosar, pelo prazo de 30 anos, uma linha de carris de ferro, de tração animada, desde a estação de Porto Novo do Cunha, na então Estrada de Ferro D. Pedro II, até a freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Paquequer.

No mesmo Decreto, entre outros, foram dados ao concessionario os seguintes favores:

Faculdade de construir a linha de carris sobre o leito da estrada provincial existente.

Licença de utilizar-se da ponte de rodagem sobre o rio Paraíba, para a passagem da linha.

O concessionario ou a empresa que organisasse obrigou-se a cumprir o Regulamento de 26 de dezembro de 1874 e quaisquer outros que fossem promulgados para a fiscalização de carris de ferro.

O Decreto n.º 7.460, de 6 de setembro de 1879, alterou algumas das disposições do Decreto n.º 7.046 acima citado. Assim, a tração animada foi alterada para tração a vapor; o ponto inicial deixou de ser a estação de Porto Novo do Cunha, pela faculdade de poder a empresa construir a ponte sobre o rio Paraíba, no lugar mais apropriado e, finalmente, o Regulamento passou a ser o aprovado pelo Decreto n.º 1.930, de 26 de abril de 1857.

Os Decretos nrs. 7.921, de 30 de novembro de 1880, 8.328, de 27 de agosto de 1881, 8.427, de 18 de fevereiro de 1882, e 9.315, de 11 de novembro de 1884 prorrogaram os prazos para apresentação de estudos e conclusões das obras.

Em maio de 1885 a Companhia Estrada de Ferro Leopoldina adquiriu todo o acervo da Companhia Estrada de Ferro Sumidouro, isto é, a linha ferrea construida a partir do quilometro 6.226 da linha de Porto Novo a São Geraldo, até a atual estação de Bela Joana. A transferencia foi autorisada pelo Decreto n.º 9.508, de 17 de outubro de 1885.

Em 1.º de agosto de 1885 foi aberto ao trafego o Ramal até a estação de Sumidouro, hoje Bela Joana, inaugurando-se as estações de Paquequer, Carmo (hoje Bacelar) e Sumidouro (hoje Bela Joana). A estação de São Francisco foi aberta ao trafego em 28 de outubro de 1885 e a atual de Sumidouro em outubro de 1886. A estação de Melo Barreto foi inaugurada em 20 de abril de 1887.

O Decreto n.º 2.896, de 9 de maio de 1898 transferiu á Leopoldina Railway todas as concessões, privilegios e favores de que gosava a Companhia Estrada de Ferro Leopoldina, em relação a diversas vias ferreas, inclusive o Ramal do Sumidouro.

Em 15 de outubro de 1908 a Repartição Federal de Fiscalisação de Estradas de Ferro, em officio n.º 711 comunicou á Leopoldina Railway que no dia 18 daquele mês procederia ao recebimento da linha ferrea, desde Porto Novo até Sumidouro, na conformidade da clausula XIII do Decreto n.º 7.046, de 18 de Outubro de 1878.

A Leopoldina, não se conformando com isso, apresentou um memorial ao Governo.

A situação ficou sem solução até o anno de 1920, quando por Aviso n.º 514, de 27 de agosto desse anno, o Governo propoz á Leopoldina que a questão suscitada sobre a não reversão do Ramal do Sumidouro fosse submetida a arbitramento, na fórmula da clausula XII do Decreto citado n.º 7.046.

No dia 7 de janeiro de 1921, no Ministerio da Viação e Obras Publicas, foi assinado o termo instituindo o Juizo Arbitral para decidir a questão. Foram escolhidos para arbitros por parte da Companhia o Dr. Leopoldo Bulhões e do Governo o Dr. Arão Reis.

Em 3 de março de 1921 os arbitros deram o seguinte laudo, concluindo que o Ramal do Sumidouro não está su-

jeito á clausula de reversão, conforme publicação no Diario Oficial de 8-6-1921, paginas 11.151 a 11.153: —

“Ministerio da Viação e Obras Publicas. Diretoria Geral de Contabilidade. Terceira Secção. — O Juizo Arbitral — que constituimos, em virtude dos termos de compromisso lavrado, aos 7 de janeiro do corrente ano, ás fls. 152 e 153 do livro 17, na 2.^a secção da Diretoria de Contabilidade da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas, e assinado pelo Exmo. Sr. ministro, Dr. José Pires do Rio, e pelo procurador da The Leopoldina Railway Company Limited, Sr. Adolfo P. de Figueiredo. — Destina-se a decidir definitivamente na forma da clausula XII, das que baixaram com o decreto n.º 7.046, de 18 de outubro de 1878, a duvida, que ora se suscita, entre essas duas partes contratantes, sobre a vigencia da disposição da clausula XII daquele mesmo decreto.

“Esse decreto — n. 7.046, de 18 de outubro de 1878 — é o que concedeu a Luiz Jacôme de Abreu e Souza autorização para construir, usar e gosar, pelo prazo de 30 anos, uma linha de carris, percorrendo, de Porto Novo até Paquequer, a estrada de rodagem já existente; e a citada clausula XIII dispunha literalmente:

“Findo o prazo da concessão (30 anos), que se conta da presente data (18 de outubro de 1878), todo o material fixo e rodante reverterá ao dominio do Estado, ficando dissolvida a empresa, sem direito á indemnização alguma”.

“Tendo esse prazo de 30 anos terminado aos 18 de outubro de 1908 suscita-se entre as duas partes contratantes, a duvida, si a clausula XIII subsistiu, e ainda, subsiste, com a força primitiva, através das inumeras transformações, por que passou, desde 1878 até 1898, a respectiva concessão.

“Deante da relutancia oferecida pela The Leopoldina Railway Company, de aceder a insistencia da Inspectoria Federal das Estradas, para considerar revertido ao dominio federal o trecho do denominado ramal do Sumidouro, que se originou da concessão de 1878, foi a propria Inspectoria que sugeriu, como recurso legal para derimir, afinal, essa duvida, ser a respectiva decisão definitiva, confiada ao Juizo arbitral, de acordo com a clausula XII, acima indicada, que determina:

“Todas as questões que se suscitarem entre o Governo e o empresario serão decididas por arbitramento, sem mais recurso algum. Cada uma das partes nomeará um arbitro, e o terceiro que, no caso de empate, decidirá definitivamente — será escolhido por acôrdo de ambas.”

“Uma das partes contratantes — o Governo Federal — julgando em plena vigencia a clausula XIII, das que baixaram com o decreto n. 7.046 de 18 de outubro de 1878, pretende que, desde 18 de outubro de 1908, reverteu de direito ao dominio da União Federal esse trecho de 34 kl., 249 mts., entre Melo Barreto e Sumidouro, intercalado entre linhas da Leopoldina Railway; ao passo que a outra parte — The Leopoldina Company, — julgando insubsistente desde 1879 aquela clausula por ter desaparecido em virtude do decreto n. 7.460, de 6 de setembro de 1879, e seus consequentes, a incidencia do respectivo dispositivo, pretende que o referido trecho da estrada não está sujeito á reversão e continua, portanto de seu uso e gozo.

“De que lado a razão ?

“E’ o que cabe ao presente juizo arbitral decidir de modo definitivo.

“E para tal mistér se fez o estudo meticoloso, de que resulta a seguinte exposição, justificativa da decisão que proferimos.

“A primeira concessão — feita pelo decreto n. 7.046, de 18 de outubro de 1878 — foi para a construção uso e gozo, pelo prazo de 30 anos a terminar aos 18 de outubro de 1908, de uma méra linha de carris, de tração animada, do mesmo sistema empregado, então, nas da cidade do Rio de Janeiro (cl. II, 1.^a), utilizado o proprio leito da estrada de rodagem, que a Provincia mantinha entre a estação de Porto Novo do Cunha (termino do ramal assim denominado da E. F. D. PedroII), e a freguezia de Paqueta; aproveitando, portanto, as pontes já ahi existentes, inclusive a sobre o rio Paraíba, bastante comprida.

“E, tanto que a clausula XVII impunha a observancia do regulamento de 26 de dezembro de 1874, e quaisquer outros que fossem promulgados para a construção, conservação, trafego e policia dos carris urbanos.

“Verificada, entretanto, a inconveniência de semelhante aproveitamento da estrada de rodagem já existente para, sobre ela mesma assentar e estabelecer uma méra linha de carris, cujo trafego, naturalmente crescente, prejudicaria de modo consideravel aquella via-de-circulação, e seria por sua vez, por ela prejudicada, — foi expedido o decreto n. 7.460, de 6 de setembro de 1879, que, sob o pretexto visivelmente illusorio, de alterar apenas algumas das clausulas do de outubro de 1878 — transformou, de fato, a primitiva concessão na de uma verdadeira via-ferrea, de tração a vapor, em trilhos “Vignole” pontes especialmente construidas para os trens e dispondo de zona privilegiada de cinco quilometros para cada lado do eixo da estrada que fosse construida, o que tudo bem caraterisa a concessão de uma via-ferrea circulando por sobre leito proprio, para ela expressamente construido, preparado e conservado.

“Desse mesmo decreto de 1879 nada — absolutamente nada — consta, nem em relação a cl. XIII (reversão), nem em relação ao novo inicio para a contagem do prazo para uso e gozo da estrada; — constando, entretanto, que, então para deante, passava a linha a ficar sujeita — não mais ao regulmento de 1874, referente aos carris-urbanos, — mas sim ao regulamento de 1857, (decreto n. 1930 de 23 de abril), referente á fiscalização da segurança, conservação e policia das estradas de ferro. —

“Duvida não pode, pois, haver de que foi a primitiva concessão de uma méra linha de carris de tração animada para circular em estrada de rodagem já existente transformada, pelo decreto de 6 de setembro de 1879, na concessão duma verdadeira via-ferrea de tração a vapor para circular em leito proprio, expressamente construido.

“E ninguem de bôa fé pretenderia — nem pretenderá — que, si 30 anos a contar da data mesmo da concessão, tinham sido julgados prazo suficiente para que o uso e gozo de tão ligeira linha de carris permitissem a imprescindivel amortização do modico capital nela invertido, fosse esse mesmo prazo mantido, de comum acôrdo, para a amortização do consideravel capital que teria de exigir á construção, á conservação e á movimentação da nova estrada de ferro...

“Nem é admissível que o Estado tal pretendesse de boa fé, nem é crível que o concessionario e seus advogados de então em tal anuissem sem protesto. A falta de clareza sobre tão importante ponto induz a acreditar que, de comum acôrdo, deliberaram as partes contratantes desistir da reversão.

“Acresce que, pelo decreto n. 7.921, de 30 de novembro de 1880, foi prorogado, por mais um ano, o prazo — que fora, pelo de 1878, de seis meses, e, pelo de 1879, de um ano — para a apresentação das plantas e trabalhos definitivos das obras da linha; e, pelo decreto n. 8.238, de 27 de agosto de 1881, nova prorrogação desse prazo foi concedida por mais quatro meses; — sem que taes prorrogações sucessivas — somando juntas, dois anos e quatro meses — fizessem a minima referencia ao prazo de trinta anos, a contar de 18 de outubro de 1878, que fôra fixado, primitivamente, para a reversão da linha de carris sobre a estrada de rodagem; — o que importaria no absurdo de ser restringido, cada vez mais, esse prazo a medida que mais difficil ia reconhecendo ser o preparo da nova estrada a construir.

“Si, quer uma, quer a outra, das duas partes contratantes não estivesse, pelo menos de boa fé, certa de que desaparecera a cláusula XIII, da reversão, seria inevitavel reclamação no sentido de que tais prorrogações dilatasse — como seria natural — aquêlê prazo, incontestavelmente insufficientissimo.

“Entretanto, só pelo decreto n. 8.427, de 8 de fevereiro de 1882 — isto é, quatro anos e quatro meses após a primitiva concessão — foram aprovados os estudos definitivos para a construção da estrada, e só dois anos depois — aos 7 de abril de 1884 — logrou o concessionario organizar a Companhia Estrada de Ferro do Sumidouro, que se encarregou da execução da sua concessão.

“E, assim, claro é que só em 1885, isto é, seis anos após a data da concessão primitiva para simples linha de carris — logrou entrar em tráfego a linha férrea de Porto Novo para Paquequer, que aliás teve início na estação de Melo Barreto, da Estrada de Ferro Leopoldina, seis quilometros além de Porto Novo.

“Isto posto, a prevalecer a cláusula XII do decreto n. 7.046, de 18 de outubro de 1878, teria a estrada de ferro construída de ser usada e gozada apenas por 24 anos e não pelos 30 anos primitivamente julgados imprescindíveis para a amortização do capital que teria exigido o preparo de uma méra linha de carris circulando por sobre estrada de rodagem já trafegada.

“Mas, é admissível, por ventura, que o próprio Estado, — que julgara aquêlê prazo de 30 anos imprescindível para o uso e gozo de uma tal linha de carris de tração animada permitisse a amortização do respectivo capital de modo a poder reverter sem indenização alguma para o seu domínio — julgasse também possível que se operasse dentro do prazo bem inferior (de 24 anos apenas) a reversão sem indenização alguma de uma verdadeira estrada de ferro de tração a vapor com leito próprio e importantes obras de arte, entre as quais uma ponte de 160 metros de vão sobre o rio Paraíba?...

“Ninguém o pretenderá, por certo; e só assim se torna explicável que — tendo tal pretendido prazo de 30 anos findado aos 18 de outubro de 1908, — não esteja ainda a estrada revertida ao domínio do Estado, cujos agentes tomam, agora passados mais de 12 longos anos, a iniciativa de apelar para o juízo arbitral da cláusula XIII, acima transcrita.

“Entretanto, pelo próprio processo oficial da Secretaria de Estado — que nos foi presente — se verifica que, logo em outubro de 1908, procurou The Leopoldina Railway Company, cessionária, desde 1898, de todas as linhas, da antiga Companhia Leopoldina, liquidar com o Estado, essa dúvida por meio de requerimento, justificativo da interpretação que lhe parecia dever prevalecer no caso, ao qual juntou pareceres jurídicos firmados pelos jurisconsultos — dos mais eminentes daquela época — visconde de Ouro Preto, Lafayette Rodrigues Pereira e Carlos Augusto de Oliveira Figueiredo.

“E que dizem pareceres tais?

“O do preclaro Visconde de Ouro Preto — acima de qualquer suspeita de pouco zelador dos altos interesses coletivos do Estado, com o qual chegou quasi, pode-se

dizer, a se identificar após representá-lo durante mais de meio século — afirma:

“Pretender que o direito á aquisição gratuita de uma simples linha de carrís, como os desta Capital, propria só para o transporte de passageiros e pequenos volumes, compreenda, sem anuência da parte interessada, uma estrada de ferro, no interior, capaz de transportar não só pessôas, mas toda a sorte de mercadorias, com todo o material, estações, oficinas, locomotivas, etc. — seria atribuir á cláusula, que estabeleceu aquêle direito intelligência tão notoriamente enormissima, que a tornaria absolutamente nula”.

.....
“O que tudo posto, e bem considerado, respondo aos quesitos:

“1.º — a Companhia não pôde ser privada do ramal sem indenização;

“2.º — na falta de indenização ou acôrdo, não deve entregar o ramal, deve, sim, defender os seus direitos pelos meios legais.

“Um dêles, na fórmula do contrato primitivo, é o recurso ao juizo arbitral”.

O do consumado jurisconsulto Lafayette Rodrigues Pereira — cujo nome avulta ainda entre os dos tratadistas, nacionais e estrangeiros, mais acatados por quantos cuidam de questões de direito — declara:

“A — Por virtude da transformação em estrada de ferro, a linha de carris ficou extinta de fáto e de direito. Em consequência, deixaram de existir e ter efeito as cláusulas e condições de sua concessão.

“Não está, portanto, a companhia obrigada passando o prazo de duração que havia sido estabelecido para a linha de carris, a restituir ao Estado a linha férrea e seus pertences; e a linha de carris deixou de existir com o consentimento e aprovação do Estado, que éra credor.

“Não pôde, pois, o Governo recusar, hoje, os efeitos juridicos do seu procedimento.

“B — A linha de carris, transformada em estrada de ferro, constitue um prolongamento da estrada de ferro da companhia; é, em toda a realidade uma secção da dita estrada.

“Daí resulta que a linha transformada constitue, hoje, parte integrante da estrada de ferro, de que é prolongamento.

“Desde que a linha de carris transformada faz parte integrante da estrada de ferro, a consequencia juridica, visto não ter havido estipulação em contrário, é que a linha transformada fica, como parte integrante e prolongamento da estrada, sujeita em tudo ao direito, regras e cláusulas que regem a estrada de ferro quanto ao seu tráfego e duração.

“E’ sabido que o prolongamento de uma estrada de ferro — a não haver cláusulas em contrário — sujeito ás regras de direito que regulam a estrada prolongada”.

“E, finalmente, o do eminente então senador e mais tarde ministro do Supremo Tribunal Federal, Dr. C. Aug. d’Oliveira Figueiredo, declarando acôrdo com os dois precedentes, sustenta expressamente:

“A cláusula XIII do decreto n. 7.046, de 18 de outubro de 1878, sôbre a reversão gratuita ao patrimonio do Estado, no fim de 30 anos, do ramal do Porto Novo do Cunha ao Sumidouro (ferro-carril por tração animada), nem uma applicação pôde ter ao actual trecho de estrada de ferro da The Leopoldina Railway Company Limited; porquanto, no decreto n. 7.460, de 1879, que modificou o primeiro, para transformar em linha férrea por tração a vapor aquella linha essa cláusula de reversão não foi mantida expressamente como éra indispensável que o fosse dada manifestamente a mudança completa e para muito maior valor, do objéto da reversão.

“As successivas concessões de prorrogação de prazo para o inicio e conclusão das obras da nova estrada (decretos numeros 7.921 de 30 de novembro de 1880; n. 8.238, de 27 de agosto de 1881; n. 8.427, de 18 de fevereiro de 1882, e 9.315, de 11 de novembro de 1884), nenhuma ressalva fazem no sentido de manter o Estado o seu direito á reversão.

“O decreto n. 9.508, de 17 de outubro de 1885, que transfere á Companhia Estrada de Ferro Leopoldina a concessão, — e n. 9.636 de 4 de setembro de 1886, que autoriza o polongamento do ramal até o logar denomina-

do “Fazenda Bela Joana”, — e o n. 3.785, de 1 de outubro de 1900, que aprova as instruções dadas pela sucessora da Companhia Estrada de Ferro The Leopoldina Railway Company Limited, guardam, todos, o mesmo silêncio, o que prova ter sido considerada sem efeito, por ter desaparecido o objeto, a aludida cláusula de reversão.

“Hoje, o trecho Sumidouro se acha incorporado no tronco principal da estrada — participa das vantagens e onus desta, e portanto, não pôde reverter ao patrimônio do Estado sem prévia desapropriação, mediante indenização.

“A quanto fica, assim, exposto, acresce que foi o proprio Estado que promoveu ostensivamente a transferência, em 1898, a The Leopoldina Railway Company Limited, de todas as linhas da falida Companhia Estrada de Ferro Leopoldina, afim de que, constituindo, como possivel uma só e unica rêde ferroviária, servisse á indispensavel circulação nos Estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro, ativando nêles a respectiva produção da riqueza.

“E seria um contrasenso inadmissivel que 10 anos, apenas, após tão ostensivos esforços no sentido de amparar a unificação de tantas e tão complicadas linhas férreas em uma unica rêde ferroviária, — surgisse esse proprio Estado reclamando da emprêsa estrangeira, que ajudára a constituir-se no país, a restituição desse trecho de 34 kl. 249 mts. intercalado entre outras linhas, mas formando exatamente a ligação principal da rêde mineira á rêde fluminense dêsse sistema ferroviário!...

“E reclamando essa restituição, a pretexto de uma cláusula que se referira primitivamente á reversão de uma misera linha de carris, que não foi construida porque foi substituida, em tempo, pela atual linha de estrada de ferro.

“Quanto mais se atenta para o caso concreto em estudo, mais ressalta a convicção de que desapareceu, por

carência de objetivo, a cláusula XIII, do decreto numero 1.878; e que, quando mesmo possível fosse considerá-la subsistente, difficilimo, mesmo impossivel, seria dar-lhe, do presente, applicação mais razoavel, util e de vantagem para o país do que resulta da continuação mansa e pacifica desses 34 quilometros e 249 metros de estrada de ferro em poder da emprêsa que os tem explorado e continúa a explorá-los em beneficio dos Estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro, e portanto do país.

“Isto posto:

“Considerando que a concessão do privilégio para a construção, uso e gôso de determinada obra de interesse publico, uma vez corporificada em contrato com estipulação e obrigações para concedente a concessionário, rege-se pelos principios de direito, que regulam os contratos em geral, equiparado o poder publico aos particulares, conforme a jurisprudência do Supremo Tribunal;

“Considerando que a obra executada em virtude da concessão, por uma companhia, ou emprêsa particular, é propriedade desta, embora sujeita a limitações resultantes do uso publico a que se destina e resolvel nos termos do contrato (acórdam do Supremo Tribunal n. 29 de 14 de setembro de 1895);

“Considerando que, salvo caso de desapropriação mediante prévia indenização, o concessionário só poderá ser privado da propriedade da obra construida em virtude de privilegio, quando obrigado á reversão dela, no fim de determinado prazo, por cláusula expressa do contrato;

“Considerando que a cláusula de reversão estava, é certo, expressamente estipulada no decreto n. 7.046, de 18 de outubro de 1878 e no contrato de 24 do mesmo mês e ano, mas tal decreto e tal contrato se referiam á concessão de uma linha de carris, regida pelo regulamento de 26 de dezembro de 1874, convertida pelo decreto n. 7.040, de 6 de setembro de 1879, e contrato do mesmo dia, mez e ano, na de uma estrada de ferro — ramal de Sumidouro — regida pelo decreto n. 1.930, de 23 de abril de 1857, submetida ao regimen da rêde ferroviária da Companhia Leopoldina;

“Considerando que o decreto e o contrato da concessão do ramal do Sumidouro não se referem á reversão, e nem se póde considerar subentendida tal condição, não só porque, restritiva de direitos deveria ser expressa, como porque as concessões para a construção de vias férreas eram em regra feitas sem cláusulas de reversão, só estabelecida como compensação a privilégio por longos anos e com garantia de juros;

“Considerando que a estrada de ferro do Sumidouro foi construída sem garantia de juros;

“Os arbitros abaixo nomeados acordam em decidir que a propriedade do Ramal do Sumidouro, 34 kl. 249 metros, de Melo Barreto a Sumidouro, hoje incorporado ao sistema ferroviário formado pelas rêdes fluminense e mineira da Estrada de Ferro Leopoldina, não está sujeito a cláusula de reversão, que, estipulada expressamente no decreto n. 7.046 e no contrato de outubro de 1878, não foi expressamente reproduzida no decreto n. 7.460 e no contrato de 1879. — Rio de Janeiro, 3 de Março de 1921. — Dr. Aarão Reis. — Leopoldo de Bulhões”.

“Inspetoria Federal das Estradas — N. 363-S — Rio de Janeiro, 7 de maio de 1921. — Exmo. Sr. Dr. José Pires do Rio. — M. D. Ministro da Viação e Obras Publicas.

“Tenho a honra de devolver a V. Exa. o processo junto, n. 1986-21 dessa Secretaria de Estado, constituído pelo laudo de arbitramento relativo á reversão do ramal do Sumidouro da Estrada de Ferro Leopoldina.

“Não me cumpre manifestação alguma sobre as razões em que se fundaram os ilustres arbitros para preferirem a sua respeitavel sentença em favor da Companhia.

“Seja-me, entretanto, permitido, como resguardo ao criterio da repartição que tenho a honra de dirigir, pedir a atenção de V. Exa. para dous pontos, de que discordo:

“No terreno do direito não creio que tenha cabi-

mento o 5.º considerando que se lê á pag. 8 do laudo: O princípio ali invocado só poderia ter pêso em favor da reversão, visto como a “restricção” ou anulação do direito anterior de reversão assegurado em contrato que não foi anulado “deveria ser expressa”, pois, em direito, “não se pôde considerar subentendida”.

“...e só assim se torna explicavel que — tendo tal pretendido prazo de 30 anos findo aos 18 de outubro de 1908, não esteja ainda a estrada revertida ao dominio do Estado, cujos agentes tomam, agóra...” (Este ultimo grifo é meu e os outros do original).

“...tomam, agora, passados mais de 12 longos anos a iniciativa de apelar para o juizo arbitral da cl...”

“Quem lêr este trecho desprevenidamente poderá inferir erroneamente, dado o tom geral do laudo, que esta repartição dormiu sobre o caso durante aqueles 12 longos anos.

“Entretanto, que assim não foi:

“Salientam os illustres arbitros, continuando, que “logo em outubro de 1908 procurou The Leopoldina Railway Company... liquidar com o Estado essa duvida...”

“Ora, do mesmo “processo official da Secretaria de Estado” que lhes foi presente, segundo declaram, deve constar o meu officio n. 541-S, de 13 de setembro de 1919, que capeou o officio n. 6 do chefe interino do 3.º distrito, onde se vê:

“Que o meu illustre antecessor Dr. Paulo de Frontin “dirigiu á Leopoldina Railway em 1908 o officio n. 711, de 15 de outubro (remetido por cópia com meu citado officio) “solicitando-lhe a expedição das necessarias ordens para o recebimento da referida linha férrea”;

“Que esta repartição ficou desde então aguardando a decisão do Governo sobre um memorial apresentado pelo representante do ministro;

“Que desse memorial não ficou cópia nesta repartição, que entretanto, tomou a iniciativa de despertar a questão em agosto de 1919, e, finalmente, de propôr o arbitramento contratual como se vê dos meus officios ns. 381-S de 14 de maio, e 596-S, de 26 de julho de 1920;

“Tomei a liberdade de escrever o que acima fica na

persuasão de que o laudo dos arbitros será depois de homologado publicado no “Diario Oficial” onde talvez convenha fazê-lo acompanhar do presente officio, cujo fim unico é não permitir que se forme através desta questão, mais um juizo injusto sôbre a Inspetoria Federal das Estradas.

“Saude e fraternidade. — J. Palhano de Jesus, inspetor. Confere. — Aloysio da Silva Almeida, 3.º official. Visto. — Alberto Biolchini”.

MOVIMENTO FINANCEIRO DO RAMAL DE SUMIDOURO

<i>Ano</i>	<i>Receita</i>	<i>Despesa</i>	<i>Saldo</i>	<i>Deficit</i>
1897	280:102\$076	243:705\$375	36:296\$701	—
1898	296:187\$110	221:752\$998	74:434\$112	—
1899	319:053\$960	448:430\$336	—	129:376\$376
1900	311:013\$773	702:877\$825	—	391:864\$052
1901	335:880\$740	439:345\$558	—	103:464\$818
1902	219:177\$805	442:197\$269	—	223:019\$464
1903	151:449\$125	387:141\$161	—	235:692\$036
1904	127:355\$729	415:612\$668	—	288:256\$939
1905	1:219\$064	3:495\$841	—	2:276\$777
1906	1:332\$646	5:133\$161	—	3:850\$965
1907	115:777\$781	354:524\$917	—	238:747\$136
1908	99:668\$294	334:936\$245	—	245:267\$951
1909	91:799\$603	362:792\$140	—	270:992\$537
1910	93:370\$749	392:354\$802	—	298:984\$053
1911	85:522\$646	362:064\$100	—	276:541\$454
1912	100:745\$336	338:512\$205	—	237:766\$869
1913	112:371\$913	362:411\$130	—	270:039\$217
1914	102:151\$804	367:469\$920	—	265:318\$116
1915	129:399\$986	449:823\$266	—	320:423\$280
1916	116:125\$296	417:115\$220	—	300:989\$924
1917	110:081\$021	424\$928\$320	—	314:847\$299

<i>Ano</i>	<i>Receita</i>	<i>Despesa</i>	<i>Saldo</i>	<i>Deficit</i>
1918	117:819\$412	479:492\$680	—	361:673\$268
1919	169:199\$816	564:326\$689	—	395:126\$873
1920	193:370\$280	683:477\$430	—	490:107\$150
1921	202:042\$700	856:384\$150	—	654:341\$450
1922	270:764\$128	821:142\$060	—	550:377\$932
1923	429:901\$729	902:693\$070	—	472:791\$361
1924	403:312\$437	1.028:214\$130	—	624:901\$693
1925	307:992\$453	1.035:632\$140	—	727:669\$687
1926	304:781\$719	1.154:992\$200	—	850:210\$481
1927	1.274:318\$378	1.360:338\$130	—	86:019\$752
1928	1.171:842\$648	1.376:109\$290	—	204:266\$642
1929	1.109:762\$101	1.390:543\$930	—	280:781\$829
1930	633:337\$866	792:916\$580	—	159:578\$714
1931	951:473\$634	794:613\$440	156:860\$194	—
1932	882:993\$568	771:835\$530	111:098\$038	—
1933	611:527\$444	768:353\$630	—	156:826\$186
1934	765:736\$961	843:165\$350	—	77:423\$389
1935	786:424\$642	1.015:188\$500	—	228:763\$858
1936	734:805\$700	998:542\$920	—	263:737\$220

LINHAS DE CONCESSÃO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

LINHAS	Extensão total	Com reversão	Sem reversão
Porto Novo a Saude	375.218,06	375.218,06	—
Volta Grande a Pirapetinga ...	31.283,20	31.283,20	—
Recreio a S. Luzia	148.897,35	148.897,35	—
S. Luzia a Manhuassú	117.480,55	—	117.480,55
Cisneiros a Paraoquena	17.739,05	17.739,05	—
Patrocínio a S. Paulo do Muriaé	17.690,90	17.690,90	—
Vista Alegre a Leopoldina	12.647,80	12.647,80	—
Cataguazes a Mirai	35.260,00	35.260,00	—
Sereno a João Pinheiro	12.630,70	12.630,70	—
Ponte Nova a Raul Soares	90.744,25	—	90.744,25
Silveira Lobo a Ligação e Tra- versão a Silveira Lobo	156.704,94	156.704,94	—
São Pedro a Mar de Hespanha	25.561,70	—	25.561,70
Furtado de Campos a Rio Novo	8.522,40	8.522,40	—
Rio Novo a Juiz de Fora	58.176,80	58.176,80	—
Guarani a Pomba	27.385,40	27.385,40	—
Ramal de Poço Fundo	437,90	437,90	—
Raul Soares e Caratinga	98.302,20	98.302,20	—
	1.234.683,20	1.000.896,70	233.786,50

4.^a P A R T E

LINHAS DE CONCESSÃO DO ESTADO DE MINAS
GERAIS
QUILOMETRAGEM
NOTÍCIAS SOBRE CADA LINHA

LINHA DE PORTO NOVO DO CUNHA A SAUDE

A Lei da Provincia de Minas Gerais n. 1.826, de 10 de outubro de 1871, autorisou a subvenção ou garantia de juros á empresa que se organisasse para construir uma estrada de ferro, ligando Porto Novo do Cunha á cidade de Leopoldina.

Em 21 de agosto de 1872 foi assinado contrato com a Companhia Estrada de Ferro Leopoldina, organizada pelo Engenheiro Antonio Paulo de Melo Barreto, subvencionando a estrada de ferro a ser construída.

Em 8 de agosto de 1874 foram abertos ao trafego os primeiros 27 quilometros, inaugurando-se as estações de São José, Pantano e Volta Grande. Em janeiro de 1875 foram inauguradas as de São Luiz e Providencia e em maio do mesmo ano a de Santa Izabel.

Em 14 de agosto de 1876 foi assinado com a Provincia de Minas um termo de modificação de contrato, em virtude do qual a estrada seria construída até Cataguazes, com um ramal para Leopoldina.

O Decreto do Governo Geral n. 7.051, de 31 de outubro de 1877 concedeu á mesma Companhia preferencia para o prolongamento da via férrea de Cataguazes ao Jequitinhonha.

Em 1.º de novembro de 1878 foi inaugurada a estação de Sininbú, em 23 de abril de 1879 a de D. Euzebia e no mesmo ano, a de Santo Antonio, em 3 de maio, Pomba em 2 de julho, Diamante, em 2 de agosto e a de Ubá em 26 de outubro. Em 1.º de março de 1880, Presidio e São Geraldo. A estação de Aracatí foi inaugurada em 21 de setembro de 1885.

Em 12 de agosto de 1884 a Companhia contratou

com o Estado de Minas o prolongamento de São Geraldo á Itabira do Mato Dentro.

No ano de 1885 inauguraram-se, em 16 de agosto a estação de Coimbra, em 5 de outubro a de Turvo, em 15 de novembro a de Viçosa e em 21 de dezembro a de Teixeiras. Em 1886, a de Váu-Assú em 4 de fevereiro, a de Ponte Nova em 3 de junho e a de Rio Doce em 6 de dezembro. A estação de Saude foi inaugurada em 20 de fevereiro de 1887.

TRAÇADO.

Partindo de Porto Novo a linha se dirige para nordeste, atravessando sucessivamente o rio Parão, o Pomba, o Rio Novo, o rio Formoso. Em São Geraldo, ao pé da serra do mesmo nome, linha divisoria das aguas do Paraíba e do Rio Doce, começa o traçado a oferecer particularidades notaveis. Esta estação encontra-se ainda na altitude de 308 metros, devendo a garganta da linha de passagem ser transposta na cota 692, tendo sido preciso, para resgatar essa diferença de nivel, desenvolver a linha *em laços* em não pequeno percurso. Em Coimbra, na cota 661, a linha já se acha no vale do Turvo, afluente do Rio Doce. O traçado desce então por diversos tributarios do primeiro desses rios, até chegar a Piranga, e poucos quilometros depois á estação de Ponte Nova, na cota 337. Daqui a linha acompanha sempre o Piranga até a sua confluencia com o Carmo, cuja junção fórma o Rio Doce, atravessando perto da estação do Piranga, esse Rio, em uma ponte metalica de 72 metros de vão. Para chegar finalmente á estação da Saúde, na cota 430, o traçado tem, em um trecho bastante difficil, de transpôr a passagem do vale do rio Doce para o do Peixe.

SERRA DE SÃO GERALDO.

A subida começa a partir da estação de São Geraldo no quilometro 404 da Linha do Centro, a linha sobe em zig-zague, ao longo da encosta da montanha, sendo

em muitos pontos possível avistar do trem a parte da linha já percorrida, em tres diferentes niveis. O alto da serra é atingido no quilometro 426, que fica a 741 metros acima do nivel do mar, sendo de 368 metros a diferença de nivel vencida na serra. A rampa maxima é de 2.1|2 % e o raio minimo das curvas é de 35 metros. A tração é a comum.

DE VOLTA GRANDE A PIRAPETINGA — RAMAL DE PIRAPETINGA.

A^a Lei Provincial n. 2.280, de 8 de julho de 1876 autorisou a concessão de uma estrada de ferro de Sant'Ana do Pirapetinga a Volta Grande. Em 14 de julho do mesmo ano foi assinado um contrato com o Major Antonio Alves Pereira da Silva para a construção dessa estrada. Em 1879 foram contratados os trabalhos de construção com o Comendador José da Silva Figueira, depois Visconde de Barreiros. No fim do mesmo ano foram inauguradas as estações de Santa Clara e São Sebastião e em 1880 a de Pirapetinga.

Em 13 de junho de 1883 essa estrada fundiu-se com a Companhia Leopoldina.

Esse ramal, partindo da estação de Volta Grande, segue para o contraforte de São Sebastião, que divide as aguas do Pautal das do Paraíba para alcançar a povoação de São Sebastião do Maia; deixando o vale do Paraíba atravessa o espigão de Santa Clara e ganha o vale do Pirapetinga, até o seu termo na margem direita.

DE RECREIO A SANTA LUZIA — RAMAL ALTO MURIAE'.

Em 12 de outubro de 1872 a Provincia de Minas Gerais celebrou com Luiz Fortes de Bustamante e Sá e Joaquim Ovidio Saraiva de Carvalho contrato para a construção dessa estrada. O contrato de 7 de janeiro de 1873 concedeu garantia de juros. Em virtude da Lei Provincial n. 2.111, de 8 de janeiro de 1875 os contratos anteriores foram inovados, assinando-se o de 1.^o de fevereiro de 1875.

A Lei n. 2.452, de 19 de outubro de 1878, concedeu ao Dr. Custodio José da Costa Cruz a construção de uma estrada de Ferro de Recreio a S. Francisco do Gloria. Em 26 de janeiro de 1881, a Presidencia de Minas aprovou a escritura de fusão das concessões acima mencionadas. O Dr. Custodio Cruz organizou a Companhia Alto Muriaé, cujos estatutos foram aprovados pelo Decreto do Governo Geral n. 7.929, de 4 de dezembro de 1880.

Em 17 de agosto de 1881 foram encetados os trabalhos de exploração.

Durante estes trabalhos houve a lamentar a perda de ótimo técnico da Alto Muriaé, o engenheiro Jayme Arthur de Ivahy, que encarregado do estudo da serra de São João, terminou com pericia a sua missão. Estava êle concluindo o seu trabalho, quando foi arrebatado pela corrente do Muriaé que a vida lhe roubou. Como tributo de respeito á memoria desse distinto engenheiro e prova de reconhecimento dos serviços por ele prestados, a Diretoria da Companhia resolveu que se dêsse á estação que tivesse de ser construída nas proximidades da quêle local o nome de "Ivahy".

Sómente á Companhia Leopoldina coube realizar tão honroso intento da Alto Muriaé.

Não podendo a Alto Muriaé satisfazer os compromissos que sobre ela pesavam da construção dos primeiros quilometros, resolveu efetuar sua fusão com a Companhia Estrada de Ferro Leopoldina, sendo tal fusão aprovada por ato da Presidencia da Provincia de Minas, de 2 de maio de 1883. Foi nesse ano de 1883 que a Assembléa Provincial, tendo em consideração a necessidade de mudança do ramal de Muriaé, cujo objetivo era São Francisco do Gloria, resolveu dar-lhe nova direção para São Lourenço do Manhuassú.

Dessa alteração de traçado resultou a necessidade de lançar a Companhia Leopoldina sua linha em uma nesga de territorio fluminense, pelo que surgiram reclamações e embargos da Companhia Carangola, que corre nessa zona.

Foi, porém, feito um acôrdo, ao qual presidiu o

Conselheiro Antonio da Silva Prado, então Ministro da Agricultura, em 20 de outubro de 1885, fixando-se Santo Antonio, na provincia do Rio de Janeiro, o ponto terminal da Carangola e dando-se á Leopoldina direito de lançar, em territorio fluminense, sua linha até Tombos, com a restrição de não receber passageiros e cargas nessa zona, reputada pertencente á Carangola.

A Leopoldina já havia inaugurado a estação de São Joaquim em 26 de abril de 1883, a de Palma (antiga Capivara) em 9 de junho do mesmo ano, a de Banco Verde em 4 de dezembro de 1884 e até Morro Alto em 23 de março de 1885.

Uma vez assinado o acôrdo prosseguiu nas obras, inaugurando Patrocínio em 24 de maio de 1885, São Manoel em 5 de julho de 1885, Antonio Prado em 25 de janeiro de 1886, Tombos em 1.º de dezembro de 1886. Em 14 de agosto de 1887 inauguraram-se as estações de Faria Lemos e Santa Luzia. A de Coelho Bastos foi inaugurada em 17 de novembro de 1895.

TRAÇADO.

Esse ramal, partindo da estação de Recreio, segue com pequenas rampas e contra-rampas e curvas com raio minimo de 150 metros, margeando o Rio Capivara, até á estação de Palma (antiga Capivara), aonde tem principio a subida da serra, que é transposta no quilometro 39, a contar de Recreio, descendo até o 47 para uma vargem; margeia o Ribeirão do Sul até perto da estação de Morro Alto, corta dois pequenos espigões nas cotas 195,45 e 194,85, passa para o vale de um pequeno afluente do Cachoeira Alegre e acompanha esse rio até a sua fóz no Rio Muriaé, tributario do Paraíba; desce esse rio e o transpõe 750 metros adiante da estação de Patrocínio, margeia o rio Gavião e depois o braço esquerdo do Agua Limpa; transpõe o Gavião e galga a serra divisoria do Gavião e Carangola. Daí a linha desce o Perdigão, atravessa o Carangola em Santo Antonio, sóbe o ribeirão do Caeté as aguas vertentes antes de Tombos, subindo um pequeno afluente entra em Tombos.

DE SANTA LUZIA AO MANHUASSU' .

A Lei Estadual n. 420, de 27 de setembro de 1905 autorizou a concessão de uma estrada de ferro de Santa Luzia ao Manhuassú e o Decreto n. 1.891, de 2 de abril de 1906 concedeu á Leopoldina Railway privilegio para essa construção.

A Leopoldina inaugurou o trecho de Santa Luzia a Espera Feliz, em 15 de outubro de 1911, até Caparaó, em 14 de setembro de 1914, até Manhumirim, em 1 de maio de 1915 e até Manhuassú, em 11 de dezembro de 1915.

DE CISNEIROS A PARAOQUENA — *Ramal de Paraoquena.*

Não ha contrato especial de concessão desse ramal. Pelo termo de novação de contratos de 5 de setembro de 1898 foi incorporado ás demais linhas da Rede Mineira.

As estações de Cisneiros e Tapirussú foram inauguradas em 11 de maio de 1883 e as de Celidonio e Paraoquena em 28 de abril de 1891.

DE PATROCINIO A MURIAE' — *Ramal de São Paulo do Muriaé.*

A concessão desse ramal é a mesma do Ramal do Alto Muriaé, contrato de 11 de agosto de 1879.

A estação de Patrocínio, conforme já vimos, foi inaugurada em 24 de maio de 1885, a de Ivaí em 1 de janeiro de 1886 e a de Muriaé na mesma data.

Esse ramal tem a sua origem cerca de tres quilometros aquem da estação de Patrocínio, atravessa logo o Cachoeira Alegre e continúa, rio acima, na margem direita do Muriaé até o ribeirão de São Paulo, donde, para evitar a grande volta que dá o rio, galga o espigão que divide esse dois cursos de agua, e um quilometro adiante termina na estação de São Paulo.

DE VISTA ALEGRE A LEOPOLDINA — *Ramal de Leopoldina.*

No intuito de harmonisar a lei provincial n. 1.826,

de 10 de outubro de 1871 com o privilegio concedido ao engenheiro Antonio Paulo de Melo Barreto, para a construção de uma estrada de ferro entre Porto Novo e Santa Rita de Meia Pataca (Cataguazes), uma vez que esta não tocava em Leopoldina, a Assembléa Provincial Mineira decretou a lei n. 2.161, de 19 de novembro de 1875, em virtude da qual foi lavrado o termo de modificação do art. 1.º do contrato de 3 de maio de 1875 e a condição 7.ª do de 21 de agosto de 1872.

Assim, prolongando-se a estrada para Cataguazes, da estação de Vista Alegre destacou-se para a cidade de Leopoldina o ramal desse nome. O ramal foi inaugurado em 31 de julho de 1877.

ESTRADA DE FERRO CATAGUAZES.

- 1) De Cataguazes a Mirai.
- 2) De Sereno a João Pinheiro.

O privilegio para a construção, uso e gôso dessa estrada foi concedido pela Provincia de Minas ao cidadão Carlos de Andrade, na conformidade das leis ns. 3.652, de 1.º de setembro de 1888 e 3.785, de 14 de agosto de 1889, realisando-se o respectivo contrato em 27 de março de 1890.

Em agosto desse ano foram encetados os estudos definitivos e em fevereiro de 1891 entregues ao Governo do Estado de Minas as plantas e orçamentos que foram aprovados em junho desse ano.

Iniciada a preparação do leito em agosto de 1891, foi concluida em junho de 1893, iniciando-se em setembro o assentamento dos trilhos.

Por escritura publica de 16 de julho de 1894 pãssou a estrada á propriedade do Banco Construtor do Brasil.

Em 14 de abril de 1895 inaugurou-se o trafego entre Cataguazes e Sant'Ana, com 23,k700m., compreendendo as seguintes estações Cataguazes K.º 0, São Diniz, K. 6, Sereno (em 1896 Felipe dos Santos) K. 11, Albino K. 7 do Ramal, Sant'Ana, K. 12,700 do Ramal.

Em 16 de agosto de 1895 inaugurou-se o trecho de

Felipe dos Santos até Gloria e em 31 de dezembro até Mirai.

Tendo entrado em liquidação forçada o Banco Construtor, passou a estrada a ser administrada pelos syndicos dessa liquidação, até 22 de outubro de 1902, data em que foi transferida ao Banco da Republica do Brasil, transferencia aprovada pelo Decreto Estadual numero 1.562, de 27 de dezembro de 1902.

Em 26 de março de 1903 foi adquirida pela Leopoldina Railway.

A estação de São Diniz foi suprimida em 1903. A de Felipe dos Santos passou a se denominar Sereno, a de Albino, Costa Sena e a de Sant'Ana, João Pinheiro.

DE PONTE NOVA A RAUL SOARES.

A concessão desse trecho foi dada á Leopoldina Railway pelo Decreto Estadual n. 1.891, de 2 de abril de 1906.

O tráfego dessa linha foi inaugurado até Bandeiras em 22 de julho de 1912, até Rio Casca em 1 de janeiro de 1913, Bituruna, Lindoia e Ferros em 31 de agosto de 1914 e até Matipóo em 20 de fevereiro de 1916. Matipóo pasou a denominar-se Raul Soares em 1 de dezembro de 1924.

DE TRAVESSÃO A SILVEIRA LOBO.

A lei n. 137, de 20 de julho de 1895 concedeu á Companhia Estrada de Ferro Leopoldina, ou a quem mais vantagens oferecesse, privilégio, uso e gôso para a construção de um ramal férreo da estação de Silveira Lobo á fazenda do Travessão.

O contrato de 6 de agosto de 1902 concedeu á Leopoldina Railway tal privilegio. Por despacho de 5 de abril de 1905 foram aprovados os estudos da linha.

As estações de Ericeira e Candido Ferreira foram inauguradas em 5 de agosto de 1904 e a de Silveira Lobo, que assim se denominou por ter sido suprimida a desse

nome, que existia no ramal de Serraria, em 1.º de novembro de 1904.

TRAÇADO.

Partindo da ponte sôbre o Paraibuna, a linha, um quilometro adiante, transpõe uma pequena garganta e passa para o vale do rio Cágado; atravessa esse rio, acompanha-o pela margem esquerda, até o quilometro 7, e aí o abandona, para subir, pela margem esquerda do rio Caguincha, até atingir, com rampas de 1,5 a 2 % a "Cachoeira", que contorna, tambem pela encosta esquerda, indo entroncar-se, afinal, na linha da Serraria.

Além da grande ponte sobre o rio Paraibuna, de 150 metros de comprimento, composta de 5 vãos pequenos e um grande de 50 metros, todos transpostos por vigas de ferro, existem ainda nesse trecho: a ponte sobre o rio Cágado, de 30 metros de vão livre, tambem de superestrutura metálica, 3 boeiros grandes em arco e mais obras de menos importancia.

DE SILVEIRA LOBO A LIGAÇÃO — *Linha de Serraria.*

A Lei Provincial Mineira n. 2.224, de 13 de junho de 1876 autorisou a presidencia da Provincia conceder privilegio aos cidadãos Francisco Ferreira de Assis Fonseca e Pedro Betim Paes Leme para a construção de uma estrada de ferro de Serraria até á povoação do Espirito Santo de Mar de Hespanha. Em virtude dessa lei foi feito o contrato de 13 de julho de 1876.

Havendo os concessionarios organizado a Companhia, que se destinou á construção dessa estrada, foram os seus estatutos aprovados pelo Decreto n. 6.471, de 18 de janeiro de 1877.

Assumindo a direção técnica dos trabalhos o Dr. Pedro Betim Paes Leme, um dos diretores da Companhia, foram levados com tal rapidez que no mesmo ano foram iniciados os trabalhos de construção e em 13 de maio de 1879 inauguravam-se os 29 primeiros quilometros de Silveira Lobo a Socêgo.

Em 7 de julho de 1879 inaugurou-se a linha até São Pedro, em 9 de setembro do mesmo ano até Bicas, em dezembro de 1880 até São João Nepomuceno, até Furtado de Campos e Guarani em 15 de junho de 1883, até Sobral Pinto, Piraúba, Tocantins e Ligação em 1 de julho de 1886.

A estação de Rochedo foi aberta ao tráfego em 13 de outubro de 1882 e a de Tupí em 1.º de agosto de 1883.

A assembléa Geral da União Mineira, de 15 de maio de 1884 resolveu transferir á Companhia Leopoldina a estrada, assinando-se o respectivo contrato em 12 de agosto do mesmo ano.

TRAÇADO. —

O ramal de Serraria partia da estação desse nome da Estrada de Ferro D. Pedro II, sita na margem esquerda do rio Paraíbuna, tributario do Paraíba; segue cortando pequenos afluentes do rio Cágado, subindo a serra de Bicas, depois desce para o vale do rio Novo em que segue até atravessar o contraforte que divide essas aguas da do rio Pomba, que pouco além de Guarani, é transposto, seguindo então a linha, cortando pequenos afluentes á margem esquerda do Pomba até a estação de Ligação.

SUPRESSÃO DO TRECHO SERRARIA A SILVEIRA LOBO. —

Em 1.º de novembro de 1904, por inutil, foi suprimido o trecho acima citado.

DE SÃO PEDRO A MAR DE HESPAÑHA. —

Em 10 de julho de 1909 a Leopoldina contratou com o Estado de Minas Gerais a construção de um ramal entre a estação de São Pedro do Pequiri e a cidade de Mar de Hespanha.

.. Tal trecho foi aberto ao tráfego em 22 de fevereiro de 1911.

DE FURTADO DE CAMPOS A RIO NOVO — *Ramal de Rio Novo.*

Em 19 de outubro de 1881 foi assinado contrato com a Província de Minas Gerais para a construção de um ramal ferreo ligando Rio Novo á estrada de ferro União Mineira.

Organizou-se uma companhia denominada Companhia Estrada de Ferro Ramal do Rio Novo, cujos estatutos foram aprovados pelo Decreto n.º 8.541, de 20 de maio de 1882.

Por ato de 20 de junho de 1883 a Província aprovou o arrendamento desse ramal á União Mineira que o inaugurou em 31 de julho do mesmo ano.

DE RIO NOVO A JUIZ DE FÓRA. —

Esta estrada tem a sua origem no contrato de 1.º de setembro de 1880, que cogitava da construção de uma estrada de Juiz de Fóra ao distrito de Piáu.

O Decreto n.º 8.130, de 11 de junho de 1881 aprovou os estatutos da Companhia Estrada de Ferro Juiz de Fóra a Piáu.

A Lei Provincial n.º 2.760, de 12 de setembro de 1881 concedeu á estrada garantia de juros.

Os trabalhos de exploração ficaram concluidos em agosto de 1881 e em 17 de fevereiro de 1882 foi contratada com os Srs. Quintino Bocayuva e Capitão Zeferino Carlos de Oliveira Duarte a construção dos primeiros quarenta quilometros.

Em 9 de outubro de 1884 foi inaugurado o trafego até Lima Duarte e as estações de Juiz de Fóra, Chacara, Comendador Filgueiras, Agua Limpa e Lima Duarte. Em 18 de outubro de 1886 até Faria Lemos e em 4 de março de 1888 a de Piáu-Rio Novo.

Em 12 de agosto de 1884, por contrato, foi essa estrada vendida á Companhia Estrada de Ferro Leopoldina, em cujo poder se conservou até 1896. Nessa data foi, em ação executiva hipotecaria, penhorada toda a linha por debenturistas da antiga Companhia Juiz de Fóra a Piáu, depois

arrematada a mesma linha, quando a Leopoldina veio com embargos á arrematação, que foi afinal anulada. Não terminou, porém, o litigio, pois penhorada de novo a estrada, em segunda ação eexecutiva hipotecaria movida á Leopoldina, a este procedimento se opoz a Nova Companhia Juiz de Fóra a Piáu, que em 1898 havia adquirido a estrada ao arrematante na primeira ação. Em junho de 1910, em recurso extraordinario, naquela mesma segunda ação executiva, foi pelo Supremo Tribunal Federal proferido um arresto afirmando o dominio da Leopoldina sobre a estrada.

Não reconhecendo a assistencia legal da nova Companhia Juiz de Fóra ao Piáu, o Governo do Estado de Minas, até 1907, se recusou a pagar a garantia de juros. Nesse ano, porém, em virtude de sentença mantendo a posse da Companhia, a esta foi feito o pagamento da garantia de 1896 a 1905 pagamento que continuou depois.

O London and River Plate Bank adquiriu por compra a Estrada de Ferro Juiz de Fóra ao Piáu, conforme escritura publica de 26 de fevereiro de 1913.

O termo de novação de contrato de 3 de junho de 1913 incorporou essa estrada á rêde mineira, conforme pedira a Leopoldina Railway, que estava em negociações com o Banco.

No dia 20 de junho do mesmo ano a Leopoldina assinou com o Banco uma escritura publica, na qual estão mencionadas as condições em que o Banco restituia tal estrada á Leopoldina.

Pelo termo de novação de 3 de junho de 1913 a Leopoldina desistiu da garantia de juros, a partir de 1.º de janeiro daquele ano e o ramal tornou-se de propriedade perpetua da Companhia.

TRAÇADO. —

Partindo de Juiz de Fóra a estrada atravessa logo o Paraibuna em demanda do rio Piáu, cujo vale acompanha sempre até o ponto terminal. O terreno é acidentado em não pequena parte da estrada, sendo a extensão em declive de 37,k951m, em nivel de 28,k826. A extensão em tangen-

tes é de 37,k733m, em curvas 22,k017m. O raio minimo das curvas, é de 80m e a declividade maxima de 0,m022.

DE GUARANI A POMBA. —

A Portaria Provincial, de 30 de abril de 1878, resolveu, nos termos da clausula 5.^a do contrato celebrado em 13 de julho de 1876, conceder á Companhia da Estrada de Ferro União Mineira permissão para prolongar a linha ferrea até a cidade do Pomba.

O ramal foi inaugurado em 1 de julho de 1886, com as suas estações de Passa Cinco e Pomba.

RAMAL DE POÇO FUNDO. —

Trata-se apenas de uma ligação das linhas do Estado de Minas com as do Estado do Rio e foi feita no dia 1.^o de novembro de 1908.

PROLONGAMENTO DE RAUL SOARES A' CARATINGA. —

Esse prolongamento foi concedido á Leopoldina Railway pelo contrato com o Governo do Estado de Minas de 3 de junho de 1913.

No contrato foi fixado o praso de um ano para apresentação dos estudos definitivos.

Sobreveio, porém, a guerra européa e consequente crise financeira que impossibilitou a Companhia de levantar capitais no estrangeiro, obrigando-a, por diversas vezes, a pedir prorrogação de praso.

O Decreto n.^o 5.169, de 15 de abril de 1919 aprovou os estudos definitivos da primeira secção.

Em 15 de janeiro de 1927 foi celebrado um acôrdo com o Estado de Minas Gerais pelo qual foi novamente concedido á Leopoldina Railway o privilegio para a construção do prolongamento á Caratinga.

Esse acôrdo que autorisou tambem a arrecadação de uma taxa adicional de 10 % sobre as tarifas, destinadas ao reaparelhamento da Rêde Mineira, estipulou que parte

dessa taxa seria creditada á conta do ramal e abriu mão do restante da restituição dos juros em favor da Companhia, com a condição de reversão ao Estado do prolongamento.

A portaria do Secretario da Agricultura, de 27 de abril de 1927, considerou ainda validos os estudos definitivos aprovados pelo Decreto 5.169 já citado, de 1919.

Em 13 de dezembro de 1930 foi provisoriamente aberto ao trafego o prolongamento e em 12 de fevereiro de 1931, considerado oficialmente inaugurado.

A despesa feita com a construção foi de
33.422:414\$930.

DESCRIÇÃO SUMARIA DO TRAÇADO. —

As obras foram iniciadas em 1927, tendo sido, por conveniencia do serviço de construção, divididos os trabalhos por empreitadas, em seis trechos.

As grandes obras foram feitas, em geral, de superstrutura metálica sobre encontros de alvenaria de pedra com argamassa de cimento e os boeiros feitos de tubos de concreto armado de 0,60 metros de diametro.

O raio minimo admitido é de 100 metros, e a rampa maxima, de 2,5% compensada nas curvas, á razão de 0,05% por gráo de curva.

1.º Trecho — Traçado. —

O zero do prolongamento se acha á cerca de 300 metros além da actual estação de Raul Soares (antiga Matípóo, indo desde esse ponto até o Km. 9.375,17.

Transpõe a linha, logo na saída, o rio Matípóo, com uma ponte metálica de 50 metros de vão, a seguir, com a rampa maxima do trecho (1,35%) numa extensão de 560 metros, descendo e subindo após, sucessivamente, varias vezes, com rampas e contra-rampas mais fracas, de modo a chegar ao fim do trecho cerca de 10,0 mts. apenas abaixo da cóta de partida. Grande parte desse percurso é feita em zona plana, razão pela qual não possui esse trecho obras de arte de vulto, além da ponte acima citada e de dois pontilhões, um de 3 e um de 5 metros de vão.

Dados numericos. —

Raio minimo — 100 metros.

Rampa maxima — 1.35%.

Extensão:

	m	
Total	9.375,17	
Em reta	6.093,97	(65,00%)
” curva	3.281,20	(35,00%)
” nivel	3.165,17	(33,76%)
” rampa	2.600,00	(27,73%)
” declive	3.610,00	(38,51%)

Movimento de terra:

m³

Total de excavação executada: 55.310 (5.899 por m. c.).

Percentagens verificadas: Terra, 66,98%, Moledo, 12,87% e Rocha 20, 15%. EMPRESTIMOS. 3783 M³.

2.º Trecho. —

O segundo trecho vae do Km. 9.315,17 ao Km. 24.821,15. Transpõe, no Km. 10.492,50 o Ribeirão Vermelho, com uma ponte de 3 vãos, sendo o central de 30.0 mts. e os laterais de 10.0 mts. e daí sóbe, em rampas variaveis, até o Km. 13.450, sendo a rampa maxima de 1.5%. Os acliveis são intercalados de diversos patamares.

Desce do K. 13.460 ao Km. 14.400, atravessando nesse trecho o Corrego dos Melos, com uma ponte de 10.00 mts. de vão.

Do Km. 14.400 ao Km. 16.000 sobe e desce com rampa e contrarampa de 1%, separadas as duas por um patamar de 300 metros. Daí até o Km. 24.821, 115 a linha sobe, com rampas variaveis, sendo a maxima de 2,1%, intercalada de diversos patamares; atravessa nesse trecho o rio Bom Jardim (Km. 17.650), com uma ponte de um vão de 10.00 mts.

Dados numericos:

Raio minimo — 100 metros.

Rampa maxima — 2.10% compensada nas curvas.

Extensão:

	m	
Total	15.445,98	
Em reta	7.330,49	(47,46%)
" curva	8.115,49	(52,52%)
" nivel	3.445,98	(22,39%)
" rampa	10.650,00	(68,95%)
" declive	1.350,00	(8,66%)

Movimento de terras:

m³

Total de excavação — 309.548 M³ (20,041 por m. c.).

Percentagens — Terra 60%, Moledo 15% e Rocha 25%.

Emprestimos — 39.743 M³.

3.º *Trecho.* —

Extende-se desde o Km. 24.821,15 até o Km. 36.912.

Sobe até o Km. 30.660 com rampas variaveis, sendo a maxima de 2.115%. Mantem-se em nivel até o Km. 30.960, começando novamente a subir até o Km. final da secção. O trecho não atravessa nenhum caudal importante, razão pela qual só apresenta obras de arte correntes.

Dados numericos:

Raio minimo — 100 metros.

Rampa maxima — 2.112%.

Extensão:

	m
Total	12.090,85

Em reta	3.933,61	(32,53%)
" curva	8.157,24	(67,47%)
" nivel	378,85	(3,07%)
" rampa	11.712,00	(96,93%)
" declive	0,00	(0,00%)

Movimento de terras:

Total de excavação — 309.075 M³ (25.562 por m. c.).

Percentagens — Terra 60%, Moledo 20% e Rocha 20%.

Emprestimos — 3608 M³.

4.^o trecho. —

E' a parte compreendida entre os Kms. 36 912 e 51.354,34 = 50.226,34 do 5.^o trecho.

A linha sobe do Km. 36.912 ao Km. 37.600, com rampas variaveis, até um maximo de 1.95%. Continua em nivel até o quilometro 37-710, onde começa a descer, com decliveis variaveis, sendo o maximo de 2%, até o Km. 44.440. Mantem-se de nivel até 47.000, descendo de novo, com patamares intercalados, até o final, apresentando a declividade maxima de 2.30%.

As obras de arte mais importantes desse trecho são: 1 ponte de 20.0 de vão e 1 de 10.0, ambas com superstrutura metalica.

Dados numericos:

Raio minimo — 100 metros.

Rampa maxima — 2.30% compensada nas curvas.

Extensão:

	m	
Total	14.442,34	
Em reta	5.766,12	(39,93%)
" curva	8.676,22	(60,07%)
" nivel	3.994,34	(27,66%)

" rampa	688,00	(4,77%)
" declive	9.760,00	(67,57%)

Movimento de terras:

Total de excavação —	290.965 M3	(20.147 por m. c.).
m3		
Percentagens — Terra 60%, Moledo 25% e Rocha 15%.		

Empréstimos — 0.

5.º trecho. —

Extende-se entre os Kms. 50.226,34 a 75.000.

Do Km. 50.226,34 ao 60.494, a linha sobe e desce duas vezes, com patamares intercalados em cada inversão de declividades, atingindo estas, na subida, o maximo geral de 2.5% compensadas e, na descida a 2.4%.

Mantem-se em nivel até o Km. 60.900 onde começa de novo a subir até o fim do trecho. Muitos patamares interrompem a continuidade das rampas e contra-rampas, e ligam umas as outras, concordando-as.

As mais importantes obras de arte são: 1 ponte de 3 vãos, sendo um de 15 metros e 2 de 10; uma de um vão de 5 metros, sendo todas de superstrutura metalica.

Dados numericos:

Raio minimo — 100 metros.

Rampa maxima — 2.50% compensada nas curvas.

Extensão:

	m	
Total	24.800,00	
Em reta	10.570,54	(42,62%)
" curva	14.229,46	(57,38%)
" rampa	9.022,00	(36,38%)
" nivel	6.653,29	(26,83%)
" declive	9.124,71	(36,79%)

Movimento de terras:

Total de excavação — 478.527 M³ (19,295 por m. c.).

Percentagens Terra 60%, Moledo 25% e Rocha 15%.

Emprestimos — 1701 M³.

6.º *trecho.* —

Esse trecho se estende até o final da linha. Sobe a principio, até o Km. 85.000, com rampas variaveis, até a maxima (2.5% compensada nas curvas), intercaladas de patamares. Desce depois, e sobe, varias vezes, em alternativas suaves, indo terminar em um patamar de cerca de um quilometro.

Entre as obras de arte mais importantes, notam-se: 1 ponte com 1 vão de 20 metros e 2 de 10 metros e 1 ponte de 15 metros.

Dados numericos:

Raio minimo — 100 metros.

Rampa maxima — 2.5% compensada nas curvas.

Extensão:

Total	22.800,00	
Em reta	9.372,74	(41,11%)
" curva	13.427,26	(58,89%)
" nivel	6.618,60	(29,03%)
" rampa	11.707,00	(51,35%)
" declive	4.474,40	(19,62%)

Movimento de terras:

Total da excavação — 681.965 M³ (29,911 por m. c.).

Percentagens — Terra 60%, Moledo 20% e Rocha 20%.

Emprestimos — 7728 M3.

LOCALIDADES ATRAVESSADAS PELA LINHA. —

Destacam-se:

S. Francisco do Vermelho Velho — Povoação de cerca de 1000 habitantes, situada nũm distrito produtor em abundancia de café e criador de suinos.

A estação, denominada Vermelho Velho serve tambem á povoação de Vermelho Novo, distante 15 quilometros aproximadamente do eixo da linha, e com mais de 1500 habitantes; e á de Oculo dos Pintos, situada a uma distancia aproximada de 18 quilometros, com uma população, mais ou menos, de 800 habitantes.

Bom Jesus do Galho — Povoação de 2000 habitantes, cujas terras são de rara fertilidade e fartamente servidas de aguas correntes, produzindo em abundancia café e arroz, e fazendo vasta criação de suinos.

Macaquinhos — Outra povoação importante e Sapucaia povoação de cerca de 1000 habitantes, em geral dedicados á criação de gado e á povoação de Entre-Folhas situada em distrito igualmente fertil, onde a principal cultura é o café.

Caratinga — E' uma cidade de 5 a 6 mil habitantes, centro de zona riquissima em café e suinos, além de apresentar grande movimento de importação.

GARANTIAS DE JUROS — RESTITUIÇÃO — RECEITA

A forma de auxilio, em Minas, primeiramente adotada foi a subvenção quilometrica, depois a garantia de juros.

Os privilegios em sua maior parte foram concedidos pelo prazo de 50 anos e as garantias pelo de 30, mas a Companhia, desistindo destas e fazendo outras vantagens, obteve do Estado a prorrogação de todos os seus privilegios, em 1893, até o ano de 1950 e em 1908 até o ano de 1999.

Sómente depois desse ano deverão reverter para o domínio do Estado as linhas reversíveis, que constam no quadro de folhas 115.

Em compensação a Companhia se obrigou, em 1898, a restituir logo as subvenções recebidas (Rs. 2.354:589\$000), que sómente devia pagar, como as garantias, em prestações anuais, quando a renda líquida das estradas atingisse 8%, e no contrato celebrado em 1908 consta a sua desistencia das garantias de juros. Além dessa desistencia, e de ir restituindo anualmente os juros já pagos pelo Estado, na proporção de 1.1|2 ou 3% quando a renda bruta atingisse a 8 ou 10 contos por quilometro, a Leopoldina se obrigou mais a auxiliar logo o Governo do Estado com a soma de 2.000:000\$000, para o serviço de colonisação, á margem de suas linhas, e, mesmo depois de ultimada a restituição dos juros, a pagar ao Estado 1, 2 ou 3 por cento da sua renda bruta quando esta atingir, respectivamente, 12, 13 ou 14 contos por quilometro.

Os juros que a Companhia tem de restituir são os seguintes:

Garantia de juros da Leopoldina	11.053:144\$108
Idem da Juiz de Fóra a Piáu de	
26-10-1896 a 31-12-1905	710:292\$551
1906 e 1907	235:370\$908
1908	117:685\$455
1909	117:458\$700
1910	117:685\$454
1911 e 1912	164:931\$914
	<hr/>
TOTAL	12.516:569\$090
	<hr/>

R E C E I T A

Ano	Bruta	Por Km.	Restituição	Totais
1908	4.430:280\$284	5:205\$969	—	—
1909	4.472:326\$946	5:255\$378	—	—
1910	4.336:110\$262	5:174\$355	—	—
1911	4.418:249\$990	5:272\$374	—	—
1912	5.398:562\$782	6:442\$199	—	—
1913	6.140:941\$415	6:830\$858	—	—
1914	5.397:312\$813	6:003\$684	—	—
1915	6.219:550\$375	6:880\$033	—	—
1916	5.195:908\$616	5:847\$686	—	—
1917	5.839:501\$285	6:459\$625	—	—
1918	6.437:086\$500	7:120\$670	—	—
1919	8.224:651\$648	9:098\$065	—	—
1920	8.833:683\$059	9:771\$773	123:369\$774	—
1921	10.316:656\$406	11:412\$230	132:505\$245	—
1922	11.181:294\$117	12:368\$688	309:499\$692	—
1923	11.392:546\$545	12:602\$374	335:438\$823	—
1924	12.757:708\$000	14:112\$508	341:776\$396	—
1925	13.636:546\$000	15:084\$000	382:731\$240	—
1926	12.866:088\$000	14:232\$000	409:096\$380	—
1927	20.236:393\$362	22:385\$396	385:982\$640	2.420:400\$190
1928	21.400:196\$103	23:562\$161	607:091\$800	—
			642:005\$000	—

<i>Ano</i>	<i>Bruta</i>	<i>Por Km.</i>	<i>Restituição</i>	<i>Totais</i>
1929	21.534:822\$880	23:821\$706	646:044\$677	—
1930	15.197:583\$075	16:811\$485	455:927\$492	2.351:068\$969
1931	17.411:402\$296	17:394\$008	522:342\$068	—
1932	18.019:999\$105	18:001\$997	540:599\$973	—
1933	14.774:496\$317	14:739\$736	443:234\$889	—
1934	17.369:047\$439	17:351\$695	521:071\$423	—
1935	16:002:235\$427	15:986\$249	480:067\$063	—
1936	19:293:782\$860	19:274\$508	578:813\$485	—

Conforme já vimos, pelo contrato de 15 de janeiro de 1927, o Estado de Minas abriu mão do restante da restituição de juros, em favor da Companhia, com a condição de reversão do prolongamento á Caratinga, ao Estado, com as demais linhas, na fórmula do contrato de 1908.

A soma total da garantia de juros a ser restituída era de Rs.	12.516:569\$090
A Companhia restituiu de 1919 a 1926 Rs.	2.420:400\$190
Deixará de restituir	<hr/> 10.096:168\$900

5.^a P A R T E

LINHAS DE CONCESSÃO DO ESTADO DO RIO DE
JANEIRO.

QUILOMETRAGEM.

NOTÍCIAS SOBRE CADA LINHA.

NOTAS.

LINHAS DE CONCESSÃO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

LINHAS	Extensão total	Com reversão	Sem reversão
Linha de Cantagalo			
a) Niterói a Macuco	178.674,30	178.674,30	—
b) Porto das Caixas a Macaé	146.542,75	146.542,75	—
c) Conselheiro Paulino a Suidouro	57.628,95	57.628,95	—
De Imbetiba a Campos	96.341,30	—	96.341,30
De Campos a S. Fidelis	51.193,50	51.193,50	—
De S. Fidelis a Miracema —			
a) S. Fidelis a Padua	70.004,70	—	70.004,70
b) Padua a Miracema	24.283,45	24.283,45	—
De Conde Araruama a Triunfo	40.498,00	40.498,00	—
De Trajano de Moraes a Madalena	27.230,50	27.230,50	—
De Campos a S. Amaro	38.548,50	—	38.348,50
De Campos a Atafona	39.269,90	—	39.269,90
De Martins Lage a Colomins	13.462,90	—	13.462,90
De Cordeiro a Portela	77.924,90	—	77.924,90
De Mauá a São José do Rio Preto	91.391,50	91.591,50	—
De Areal a Entre Rios	25.718,70	25.718,70	—
De Entre Rios ao Rio Paraíba	13.457,50	—	13.457,50
De Porto das Caixas a Rosario	39.906,70	—	39.906,70
Prolongamento á nova estação de Niterói	1.584,00	—	1.584,00
	1.033.662,05	643.361,65	390.300,40

LINHA DE CANTAGALO

A Estrada de Ferro Cantagalo foi construída em épocas diferentes e por secções, a saber:

- a) De Porto das Caixas a Cachoeiras;
- b) — De Porto das Caixas a Vila Nova;
- c) — De Cachoeiras a Macuco;
- d) — De Niterói a Vila Nova e de Porto das Caixas do Rio Bonito;
- e) — De Rio Bonito a Macaé.

a) *DE PORTO DAS CAIXAS A CACHOEIRAS.* —

O primeiro ato referente a essa linha é o contrato assinado com a Província do Rio de Janeiro, atendendo á proposta feita pelo Visconde Barbacena, referente á organização de uma sociedade anonima que se encarregasse de construir, conservar e custear uma estrada apropriada ao transito de carros de quatro rodas, desde o Porto das Caixas até Nova Friburgo e Cantagalo.

A sociedade anonima foi efetivamente incorporada e os seus estatutos aprovados pelo Decreto Imperial n.º 1.809, de 23 de agosto de 1857.

O contrato, porém, não foi cumprido e a concessão transferida ao Barão de Nova Friburgo e outros, os quais em 8 de julho de 1857 assinaram contrato com a Província do Rio de Janeiro, sendo incorporada nova sociedade anonima, cujos estatutos foram aprovados pelo Decreto Imperial n.º 1.997, de 21 de outubro de 1857, denominando-se “Sociedade Anonima Estrada de Ferro Cantagalo”.

Os trabalhos de construção foram iniciados a 8 de novembro de 1859 e concluídos no dia 23 de abril de 1860, quando foi inaugurado o trafego de Porto das Caixas até Cachoeiras.

b) *DE PORTO DAS CAIXAS A VILA NOVA.* —

A Lei Provincial n.º 1.240, de 13 de dezembro de

1861 autorisou a continuação da Estrada de Ferro Cantagalo de Porto das Caixas até Niterói e a Lei n.º 1.274, de 21 de novembro de 1863 o prolongamento até Vila Nova.

Em 1.º de maio de 1865 a Província contratou a construção do prolongamento de Porto das Caixas até Vila Nova com Rouland Cox e John Williams. As obras desse prolongamento foram orçadas em Rs. 405:000\$000, devendo ser feito o pagamento em duas prestações, uma de 103.000\$000, na assinatura do contrato e outra de 302:000\$000, cinco anos após a inauguração do prolongamento.

Durante esses cinco anos os contratantes seriam senhores da renda do prolongamento, até 44:000\$000 anuais, especie de juros do capital empregado, devendo o excesso dessa renda ser dividido em tres partes iguais, cabendo uma á Província, uma aos contratantes e a outra á Estrada de Ferro Cantagalo.

No dia 18 de agosto de 1869 foi o prolongamento inaugurado.

Por Deliberação de 16 de setembro seguinte a Província resgatou a divida com os contratantes, passando o prolongamento ao seu dominio em 23 do mesmo mês, sendo a sua direção confiada á Estrada de Ferro Cantagalo.

c) DE CACHOEIRAS A MACUCO. —

O Decreto do Governo Provincial n.º 1.362, de 3 de janeiro de 1868, autorisou a construção da Estrada de Ferro Cantagalo, desde Cachoeiras até Nova Friburgo.

Em virtude desse Decreto foi assinado pela Província com o Dr. Bernardo Clemente Pinto Sobrinho, em 12 de março de 1870, um contrato, para a construção desse prolongamento, ajustado o preço de Rs. 2.800:000\$000.

Em 25 de março de 1870 foram iniciados os trabalhos, inaugurando-se o trafego de Cachoeiras a Nova Friburgo em 18 de dezembro de 1873.

O Decreto Provincial n.º 1.620, de 25 de novembro de 1871 autorisou o prolongamento da estrada até o Mu-

nicipio de Santa Maria Madalena, atravessando o Município de Cantagalo.

Esse prolongamento foi construído até Macuco, tendo sido inaugurado em 16 de setembro de 1876.

SERRA DE FRIBURGO. —

A parte conhecida por secção da serra começa a 81 quilômetros de Niterói e se eleva de 856 metros numa distancia de 12 quilômetros, até Teodoro de Oliveira a 1.078 metros acima do nível do mar. A rampa maxima é de 9% e a media é de 7,14%. As curvas mais apertadas são de 34 metros de raio.

Esta serra apresenta provavelmente a rampa mais forte do mundo, vencida pelo sistema comum de adherencia a trilhos.

Primitivamente foi usado o sistema de tração ferrea "Fell", empregando-se material proveniente da estrada de ferro "Mont-Cenis" desde 1883, porém, se usa o sistema comum de simples adherencia, havendo, entretanto, um terceiro trilho entre os dois outros, para applicação de um freio, centralmente colocado, nas locomotivas e nos carros, que abraça os dois lados desse trilho central.

O gasto, por fricção nos blocos de ferro fundido, desse freio, é grande, tendo de ser substituídos, depois de cada viagem de serra abaixo.

O tipo de locomotivas usadas nessa serra é especial. Tem 6 rodas conjugadas, com cilindros de 12' x 20', rodas com diametro de 39", uma base total em rodas de 9'8" e um peso em ordem de marcha de 45 toneladas. A carga maxima, em trem, puchada por essas locomotivas serra acima é de 42 toneladas. A composição de trens que desce a serra é limitada a 5 carros de passageiros ou 8 pranchas ou carros de mercadorias, devido ao risco de virar o trem nas curvas e curvas reversas (curvas em — S —) de pequeno raio, caso fosse o freio central imprpropriamente applicado em qualquer carro. O freio central é operado por um corpo especial de guarda-freios, sendo cada veículo acompanhado de um guarda, no transito pela serra. As locomotivas são providas de dois

freios centrais, além do freio por vacuo "Eemes" applicado em todas as rodas conjugadas.

d) *DE NITERÓI A VILA NOVA E DE PORTO DAS CAIXAS A RIO BONITO.* —

A Lei Provincial n.º 1.533, de dezembro de 1870 autorizou o Presidente a contratar a execução de caminhos de ferro para tração animada na cidade de Niterói e suburbios, celebrando-se contrato em 27 de janeiro de 1871 com o Tenente Coronel João Frederico Russell e Americo de Castro.

Para executar o contrato foi organizada a Companhia Ferro-Carril Niteroiense que foi autorisada a funcionar e teve os seus estatutos aprovados pelo Decreto do Governo Geral n.º 4.748, de 28 de junho de 1871.

A Deliberação Presidencial de 23 de janeiro de 1872 concedeu a essa Companhia privilegio para a construção de uma estrada de ferro de Niterói á Freguezia de Nossa Senhora das Neves, no Municipio de Macaé, sendo assinado o contrato respectivo no dia seguinte.

Em 1 de dezembro de 1874 foi inaugurado o trafego de Niterói (Maruí) a Vila Nova (Itambí) e na mesma data, de Porto das Caixas a Venda das Pedras. Em 17 de março de 1878 foi inaugurado até Tanguá, em 29 de novembro de 1879 até Rio dos Indios e em 18 de agosto de 1880 até Rio Bonito.

e) *DE RIO BONITO A MACAÉ.* —

A Lei Provincial n.º 2.690, de 17 de setembro de 1884 autorisou o Presidente da Provincia a mandar construir o prolongamento da Estrada de Ferro Cantagalo, desde Rio Bonito até Macaé.

A construção foi contratada com Diniz de Noronha Castro em 30 de janeiro de 1885 e o trecho foi inaugurado em dezembro de 1888.

f) *DE CONSELHEIRO PAULINO AO SUMIROURO.*

A construção desse trecho foi autorisada em virtude

da condição 10.^a das que servirão de base para a compra da Estrada de ferro Cantagalo com seu ramal de Porto das Caixas a Macaé, de 25 de agosto de 1887. O trafego foi inaugurado em janeiro de 1889.

LINHA DE IMBETIBA A CAMPOS

Concessão — Construção — Inauguração.

A concessão foi feita pelo Governo da Provincia do Rio de Janeiro, conforme consta do contrato de 3 de fevereiro de 1870, celebrado em virtude da Lei Provincial n.º 1.484, de 16 de novembro de 1869.

Para realizar a construção da estrada de ferro foi organizada a Companhia Estrada de ferro Macaé e Campos, autorizada a funcionar pelo Decreto do Governo Geral n.º 4.803, de 18 de outubro de 1871.

Essa Companhia em 10 de fevereiro de 1872 contratou com os Srs. A. J. Coelho & Cia. a execução dos trabalhos da linha.

As medições foram submetidas ao Governo da Provincia em 19 de junho de 1872 e aprovadas em 16 de setembro do mesmo ano.

A Lei Provincial n.º 1.842, de 4 de janeiro de 1873 autorizou o prolongamento da estrada de Macaé, antes ponto inicial, até a Praia de Imbetiba.

Em 10 de agosto de 1874 foi inaugurada a estrada desde Imbetiba até Carapebús, até Entroncamento, hoje Conde Araruama, em 13 de outubro desse ano e até Campos em 13 de julho de 1875.

Descrição da linha. —

Parte de Imbetiba, pouco a S. da cidade de Macaé e, tomando a direção de N. E., passa ao lado dessa Cidade, desenvolvendo-se por extensas planícies até Campos.

A linha foi construída, na sua maior extensão sobre banhados e terrenos alagadiços, atravessando tres rios o Macaé, o Macabú e o Ururáí.

A declividade maxima atinge apenas a 0'005 p. m.

na extensão de 6.146m. de Imbetiba a Campos e de 4.666m. de Campos a Imbetiba.

Os raios minimos das curvas variam de 150 a 180 metros, havendo apenas uma com aquele raio minimo, sendo a maior parte de 200 a 250 metros.

LINHA DE CAMPOS A SÃO FIDELIS.

O Presidente da Provincia do Rio de Janeiro, por despacho de 19 de maio de 1876, deferiu o requerimento em que Edmundo Carlos Meinick, Gustavo Alberto Meinick, Iclirerico Narbal Pamplona e Antonio Rodrigues de Barros pediram concessão para construir um ramal ferreo, ligando a cidade de São Fidelis á Estrada de Ferro Macaé e Campos.

Em virtude desse despacho foi assinado o contrato de 8 de junho de 1876, que foi inovado pelo de 4 de janeiro de 1889.

O trafego da estrada foi inaugurado em 1.º de agosto de 1891.

LINHA DE SÃO FIDÉLIS A MIRACEMA.

O Decreto n.º 1.574 de 31 de outubro de 1871 autorizou o Presidente da Provincia do Rio de Janeiro a conceder a Joaquim de Araujo Padilha ou á Companhia que organisasse o privilegio para construir uma linha ferrea de São Fidélis até Santo Antonio de Pádua, sendo para isso assinado o contrato de 11 de maio de 1872.

Esse contrato foi declarado caduco pela Deliberação Presidencial de 22 de agosto de 1878.

A Lei Provincial n.º 2.350, de 25 de novembro de 1876 restabeleceu o privilegio, sendo assinado contrato em 6 de maio de 1879 com a Estrada de Ferro Santo Antonio de Pádua, inovado pelo de 6 de setembro de 1882, autorizando este o prolongamento da Estrada até Santo Antonio dos Brotos (Miracema).

O trafego foi inaugurado de Luca (S. Fidélis) até Valão d'Antas (Cambucí) em 1.º de julho de 1880 e até Miracema em 17 de agosto de 1883.

Por escritura de 19 de novembro de 1884 foi essa estrada vendida á Macaé e Campos.

Descrição da linha.—

Desenvolve-se pela margem esquerda do rio Paraíba, numa extensão de 47 quilometros, seguindo depois pelo vale do rio Pomba, que atravessa duas vezes indo terminar na antiga povoação de Santo Antonio dos Brotos, hoje Miracema.

Tem a linha 6 pontes, sendo a maior a de Paraoqueana, com 162 metros. A declividade maxima é de 2,5% e o raio minimo das curvas é de 101 metros.

LINHA DE CONDE ARARUAMA A TRIUNFO

Estrada de Ferro Barão de Araruama.

O contrato de 6 de março de 1877 da Provincia do Rio de Janeiro concedeu privilegio para a construção de uma linha ferrea que, partindo da Estrada de Ferro Macaé e Campos, entre as estações de Santa Fé e Sant'Ana fosse terminar na Serra de Madalena, com um ramal para a serra da Ventania.

A estação de Sant'Ana a que se refere esse contrato é a atual de Cabiúnas e a de Santa Fé esteve situada no kilometro 50 da Macaé e Campos, tendo sido fechada para ser inaugurada a de Entroncamento, no k.º 46,k940m.

O Decreto do Governo Geral n.º 6.865, de 23 de março de 1878 aprovou os estatutos da Cia. Estrada de Ferro Barão de Araruama.

Os estudos fôram aprovados em 29 de agosto de 1877, iniciando-se a construção em 5 de dezembro do mesmo ano e o trafego foi inaugurado até Conceição em 19 de julho de 1878 e até Triunfo em 23 de janeiro de 1879.

LINHA DE TRAJANO DE MORAIS A MADALENA.

Ramal de Madalena. —

A Lei Provincial n.º 2.909, de 9 de dezembro de 1887

autorizou o Presidente a conceder ao Engenheiro Aristoteles Ambrosino Gomes Calaça o privilegio para o prolongamento da Estrada de Ferro Barão de Araruama, de Triunfo a São João Evangelista da Ventania e a São Francisco de Paula e Santa Maria Madalena, sendo assinado o respectivo contrato em 8 de fevereiro de 1888. Em 29 de maio de 1891 foi esse contrato transferido á Companhia Estrada de Ferro Santa Maria Madalena.

O Trafego foi aberto no dia 23 de maio de 1891.

A Leopoldina Railway adquiriu essa estrada por escritura pública de 10 de abril de 1907, por 40:00\$000.

LINHA DE CAMPOS A SANTO AMARO.

Linha de São Sebastião. —

A Lei Provincial n.º 1.407 de 24 de dezembro de 1868 autorizou a construção da estrada de ferro de Campos a São Sebastião, sendo assinado o contrato em 4 de setembro de 1869.

Para explorar a concessão foi organizada a Companhia da Estrada de Ferro Campos a São Sebastião que teve os seus estatutos aprovados e foi autorizada a funcionar pelo Decreto do Governo Geral n.º 4.811, de 10 de novembro de 1871.

Os trabalhos de construção foram iniciados no dia 2 de outubro de 1872, inaugurando-se o trafego em 5 de junho de 1873 até S. Gonçalo e em 21 de dezembro desse ano até São Sebastião.

Em janeiro de 1889 foi essa Estrada vendida a Estrada de Ferro Macaé e Campos que a prolongou até Mineiros, onde chegou em 15 de abril de 1889.

O Decreto n.º 991, de 25 de outubro de 1906 permitiu á Leopoldina Railway prolongar essa linha até Santo Amaro. As plantas foram apresentadas em 6 de abril de 1907, aprovadas em 24 do mesmo mês e a linha foi inaugurada até Santo Amaro em 15 de junho de 1908.

LINHA DE CAMPOS A ATAFONA

Estrada de Ferro Campista. —

O Decreto Estadual n.º 130, de 16 de outubro de 1894

concedeu licença a João Candido Murtinho para construir uma via ferrea de Campos até a foz do Rio Paraíba.

O concessionario organizou a Companhia Estrada de Ferro Campista.

O trafego provisorio foi iniciado em 11 de abril de 1896, considerado definitivo em 3 de setembro de 1897.

Por escritura pública de 24 de julho de 1902 foi a estrada vendida á Leopoldina Railway por £ 35.000.

Em requerimento de 12 de agosto de 1902 a Leopoldina Railway requereu ao Estado do Rio a transferencia da concessão e privilegio, o que foi deferido por despacho de 29 de setembro do mesmo ano.

LINHA DE MARTINS LAGE A COLOMINS.

Ramal de Colomins.—

A concessão foi feita á Estrada de Ferro Campista pela Camara Municipal de Campos em 1.º de maio de 1895 e transferida á Leopoldina Railway em 27 de setembro de 1902.

A Leopoldina inaugurou o trecho de Martins Lage a Colomins em 15 de junho de 1908.

LINHA DE CORDEIRO A PORTELA.

Ramal Ferreo de Cantagalo.

O contrato de 12 de março de 1874 concedeu ao Barão de Nova Friburgo permissão para construção de um ramal ferreo entre Cantagalo e Cordeiro.

Em 1.º de janeiro de 1876 foi inaugurado o trafego de Cordeiro a Cantagalo.

Em 18 de julho de 1876 foi permitido o prolongamento até Santa Rita e em 18 de junho de 1879 foi permitido prolongar até Laranjeiras. O trafego até Santa Rita foi inaugurado em 1879.

Em 17 de janeiro de 1880 foi concedida a autorização para o prolongamento até a margem direita do Rio Paraíba.

Em 1884 o tráfego foi aberto até Laranjeiras.

Em 3 de outubro de 1888 foram os contratos transferidos á Estrada de Ferro Macaé e Campos que levou a linha até Portela em 12 de março de 1890.

DE MAUA' A SÃO JOSE' DO RIO PRETO

Linha Grão Pará. —

A Linha Grão Pará compõe-se de duas antigas estradas, a Estrada de Ferro Mauá (de Mauá a Raiz da Serra) e a Estrada de Ferro Principe do Grão Pará (de Raiz da Serra a São José do Rio Preto).

Estrada de Ferro Mauá. —

Estava o Governo do Brasil empenhado em iniciar no País a construção de vias-ferreas. A Província do Rio de Janeiro, correspondendo a esse empenho patriótico contratou em 27 de abril de 1852 a construção de uma estrada de ferro, que, partindo da Praia da Estrela fosse ter á raiz da Serra de Petropolis.

O Governo Geral, aprovando o referido contrato, concedeu por decreto n.º 987, de 12 de junho de 1852 ao contratante Comendador Irineu Evangelista de Souza, depois Barão e Visconde de Mauá o privilegio para a construção da estrada e navegação a vapor da Côte ao ponto onde ela começasse.

Os trabalhos de construção fôram iniciados no dia 29 de agosto de 1852.

O Decréto do Governo Geral n.º 1.101, de 29 de dezembro de 1852 aprovou os estatutos da Cia. de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Petropolis.

Em 30 de abril de 1854 foi solenemente inaugurado o tráfego da 1.ª secção dessa estrada, a primeira que se construiu no Brasil e na America do Sul, na extensão de 14,km500 compreendendo as estações de Mauá (porto de mar) Inhomirim e parada provisório do Fragoso.

Ao áto da inauguração compareceu Sua Magestade o Imperador D. Pedro II, a quem o Comendador Irineu

Evangelista de Souza dirigiu as seguintes palavras, que são valiosas para a documentação histórica da viação ferroviária brasileira:

“Senhor.

A diretoria da Companhia — Navegação a vapor e estrada de ferro de Petropolis — vem render graças a VV. MM. pela honra que se dignaram conferir á estrada, vindo assistir á solenidade de sua inauguração.

Vinte meses são apenas contados desde que VV. MM. honraram com as suas augustas presenças o primeiro acampamento dos operários da companhia; coube-me então a distinta honra de depositar nas mãos de V. M. um humilde instrumento de trabalho, do qual V. M. não se desdenhou de fazer uso, como para mostrar aos seus súditos que o trabalho, essa fonte perene da prosperidade pública, era não só digno da sua alta proteção, porém mesmo de tão extraordinária honra!

Esse exemplo, Senhor, não foi perdido; êle fez vibrar em nossos corações o entusiasmo, e o entusiasmo é esse sentimento um tanto indefinível, porém que, uma vez despertado em corações generosos, não ha mais sacrificio de que não sejam capazes, mas ha mais obstaculos que não saibam vencer!

Haje dignam-se VV. MM. de vir ver correr a locomotiva velóz, cujo sibilo agúdo ecoará nas matas do Brasil — prosperidade e civilização — e marcará sem duvida uma nova era no país.

Seja-me permitido, Imperial Senhor, exprimir nesta ocasião solêne um dos mais ardentes anhelos do meu coração: esta estrada de ferro que se abre hoje ao transito público é apenas o primeiro passo na realização de um pensamento grandioso. Esta estrada, Senhor, não deve parar, e si puder contar com a proteção de V. M. seguramente não parará mais senão quan-

do *tiver assentado a mais espaçosa de suas estações na margem esquerda do Rio das Velhas.*

Alí se aglomerará para ser transportado ao grande mercado da Côrte a enorme massa de produção com que devem concorrer para a riqueza pública os terrenos banhados por essa imensa arteria fluvial, o rio de S. Francisco e os seus inumeros tributarios.

E' então, Senhor, que a magestosa baía, cujas aguas beijam com respeito as praias da capital do Imperio, verá surgir em seu vasto e abrigado ancoradouro navios sem conta. E' então, Senhor, *que o Rio de Janeiro será um centro de commercio, industria, riqueza, civilisação e força, que nada tenha que invejar a ponto algum do mundo !*

Uma proteção eficaz aos primeiros passos deste meio de locomoção admiravel, que tem contribuído poderosamente para a prosperidade e grandeza de outros povos, fará com que seja uma realidade, e porventura em época não mui distante, esta visão que me preocupa.

Dignai-vos, Imperial Senhor, de acolher os ardentes votos que faz a diretoria da companhia que leva a efeito no Brasil a primeira estrada de ferro, pela gloria do reinado de Vossa Magestade, pela ventura da augusta familia imperial e pela prosperidade da grande Nação, cujos destinos se acham confiados á alta sabedoria e paternal solicitude de Vossa Magestade.”

Do seguinte modo respondeu o Imperador::

“A diretoria da estrada de ferro de Mauá pode estar certa de que não é menor o meu jubilo ao tomar parte no começo de uma empreza que tanto ha de animar o commercio, as artes e as industrias do Imperio.”

O "Jornal do Comercio" de 23 de maio de 1898 publicou o seguinte:

"Ainda era um sonho a grande via ferrea, que mais tarde tomou o nome de D. Pedro II e hoje chama-se Central, e já o espirito previdente de Mauá rompia o véo do futuro e avistava a grandesa do porto do Rio de Janeiro, centro das valiosas exportações e importações que circulariam por essa larga arteria !

A linha inaugurada estendia-se então de Mauá até Fragoso por 14,km500 e em 16 de dezembro de 1856 chegava á Raiz da Serra com 15,km190.

A feiticeira pena, de tantos encantamentos na mão de Francisco Otaviano, deu na "Semana", folhetim do "Jornal do Comercio", minuciosa descrição da festa que houve por ocasião de se inaugurar esta estrada. Não desistimos ao desejo de transcrever aqui alguns trechos dessa bela e graciosa pagina:

"Eis que o sibilo do vapor dá o sinál da primeira corrida. SS. MM. e toda a sua côrte, as autoridades superiores da provincia do Rio de Janeiro, o presidente do Conselho, os ministros do Imperio, da Marinha, da Guerra, as senhoras dos convidados e muitas outras pessoas mais notaveis, embarcaram ao som de uma banda marcial e de repetidos aplausos. A locomotiva arranca-se do ponto da estação, arrasta o comboio, corre, vóa, atravessa as nove milhas e um quarto da estrada concluida e chega dentro de 23 minutos ao Fragoso, ponto de parada.

Tinha saído a 1 hora e 27 minutos e chegou á 1 hora e 50 minutos.

No Fragoso apearam-se todos os passageiros e se dirigiram após SS. MM. á casa do Sr. tenente-coronel Albino, presidente da camara municipal da vila da Estrela, a cuja circunscri-

ção pertence a freguezia da Guia, onde se acha situada a localidade denominada Mauá.

A's duas horas e 27 minutos estavam novamente embarcados os passageiros e com 20 minutos de viagem desembarcaram no primeiro ponto de onde haviam partido.

Não se pôde descrever o entusiasmo com que todos á porfia saudaram o monarcha americano e sua augusta esposa, quando estes se apearam do coche particular que se construíra e adereçara pomposamente no centro do comboio. Os vivas os mais cordeais, os aplausos os mais freneticos e espontaneos demonstraram o alto apreço que nos merece uma dinastia que sabe associar-se a todas as idéas nobres, grandes, generosas, de progresso e de protecção illustrada á industria.

Esses aplausos redobraram quando o Sr. Ministro do Imperio levou á presença do Imperador o Sr. Irinêu, para que este agradecesse a prova de alta distincção que aquele augusto Senhor lhe acabava de conferir condecorando-o com o titulo de Barão de Mauá.

Nunca a munificencia do soberano recaiu mais justamente e com maior oportunidade. A mão imperial, que ha poucos dias tinha socorrido um official do exercito livrando-o do vexame de esmolar em um concerto, liberalisava agora a outro subdito seu, em presença de uma população reconhecida, a graça que mais devia o enobrecer ligando ao seu nome um titulo que recorda o maior passo para o desenvolvimento da industria e por conseguinte para a civilização e riqueza. Coube ainda ao Sr. Pedreira referendar o áto pelo qual o monarcha reconhecia o merito dos esforços do infatigavel empreendedor, com quem a 24 de abril de 1852 o mesmo Sr. Pedreira, então presidente da provincia do Rio de Janeiro, celebrara o contrato da estrada de ferro de Mauá!

O que se lía nos olhos de todos os que allí estavam era facil de se rastrear. Como é que só agora em 1854 tinhamos o primeiro caminho de ferro, e esse mesmo limitado a um ensaio em tão pequena escala ? Como ha quem aconselhe a preferencia á viação atual tirando argumento para isso das grandes despesas das estradas de ferro, quando a experiencia tem demonstrado que essas grandes despesas trazem como consertorios, terminadas as linhas, o dobro de generos para o transporte, o desenvolvimento da lavoura e de todas as industrias, a fertilidade de charnecas e maninhos abandonados até então, o estabelecimento de novos antros de população laboriosa e tantas outras vantagens para o estudo que duplica em força, em grandesa e em riqueza !”

As condições técnicas do trecho inaugurado eram as seguintes: declividade maxima 0,0018, raio minimo de curvas 290,m32 e bitola de 1,m68, a mais larga até hoje empregada no Brasil.

Os seus trilhos eram de duplo “champignon”, pesavam 32 quilos por metro corrente e foram assentados sobre panelas de ferro em lastro de areia.

Em 16 de dezembro de 1856 foi entregue ao trafego o resto da linha até a Raiz da Serra com a extensão total de 16 quilometros e 233 metros, elevando-se o seu custo a — 1.845:290\$003 ou 113:059\$200 por quilometro.

A altitude de Mauá é de 2,m200 e a da Raiz da Serra de 31,m100, portanto a diferença de nivel entre os dois pontos é de 28,m900.

A locomotiva que serviu na inauguração desse trecho foi a primeira empregada no Brasil e teve o nome pelo qual é ainda hoje conhecida — o de BARONEZA.

A Estrada de Ferro Central conserva como preciosa reliquia essa locomotiva, que se acha nas Oficinas.

A tarifa da estrada foi estabelecido no artigo 4.º do decreto de 12 de junho de 1852, que fez a concessão, era assim concebida:

Art. 4.º — O empresario ou companhia por êle organizada perceberá durante o tempo do privilegio e sem que possa alterar para mais, os seguintes preços pelo transporte de passageiros e cargas:

Por pessoa calçada maior de 12 anos	1\$500
Idem, idem menor	\$800
Idem, descalça maior de 12 anos	\$640
Idem, Idem menor	\$380
Por cada arroba de peso	\$080
Por cada pipa ou volume correspondente	1\$280

Em 31 de agosto de 1872 o Barão de Mauá contratou com a provincia do Rio de Janeiro o prolongamento da estrada até Petropolis, adotando para a construção da linha o sistema de cremalheira central. A Lei Provincial n.º 1.965, de 10 de dezembro de 1873 aprovou esse contrato, concedendo ao Prolongamento a garantia de juros de 7%, sobre o capital de — 600:000\$000.

Os estudos feitos demonstraram a insuficiencia do capital, pelo que o contratante solicitou aumento, o que foi negado, caducando a concessão.

Em 4 de junho de 1883 a assembléa geral extraordinaria aprovou o contrato de venda de todo o material, linha, estações, etc. á Companhia Estrada de Ferro Grão Pará, á qual transferiu todos os seus direitos.

Por escritúra pública de 18 de maio de 1883, lavrada em notas do tabelião Cantanheda, a “Companhia Estrada de Ferro Principe do Grão Pará” fez aquisição do ativo e passivo da “Imperial Companhia de Navegação e Estrada de Ferro de Petropolis”, transferindo-lhe esta os seus privilegios, a linha ferrea e material flutuante pela quantia de 2.000:000\$000, mediante pagamento em titulos preferenciais (debentures), que venciam os juros de 6.1|2% ao ano e 1% de amortisação.

Com essa aquisição perdeu o seu nome a legendaria E. de F. Mauá construida, por conta propria, sem auxilio da Nação e da provincia, pelo benemerito cidadão Irinêu Evangelista de Souza, depois Visconde de Mauá. Foi ela

o ponto de partida do progresso material de nossa patria, entretanto...

“houve quem trocasse o nome da pequena via-ferrea, quem tivesse tão triste lembrança... mas não haverá quem se esqueça de que aqueles poucos quilometros representam o esforço de um espirito superior. (Revista das Estradas de Ferro — Eng. Franc. Picanço.).

“esta estrada deve ser para os brasileiros uma empresa venerada; ela simbolisa o alfa de nossa via-ferrea; aí sentiu pela primeira vez o sólo da patria o rodar da locomotiva.” (“As Estradas de Ferro no Brasil em 1879 — Eng. F. P. Passos).

Estrada de Ferro Principe do Grão Pará.

Não obstante o trabalho de animação e propaganda para a construção da E. de F. Mauá até Petropolis, só em 28 de fevereiro de 1879, foi que a provincia conseguiu contratar esse serviço com Miguel Calogeras, Pandiá Calogeras e Luiz Berrine, aos quais generosa e gratuitamente o Visconde de Mauá cedeu os estudos feitos na serra e que lhe custaram 30:00\$000.

Esse estudos fôram submetidos a uma cuidadosa revisão, ficando demonstrada a impossibilidade de sua execução. Os empresarios mandaram proceder a novos estudos, conseguindo um traçado que trazia uma economia de 60% sobre as despesas do projéto primitivo.

No mesmo ano de 1879 os empresarios requeram á provincia a concessão até São José do Rio Preto; a presidencia, porém, por despachos de 31 de maio e 9 de junho, exigiu preliminarmente a apresentação dos estudos definitivos desse trecho.

Os trabalhos de construção de Raiz da Serra a Petropolis tiveram inicio em 1.º de agosto de 1879.

O Decreto do Governo Geral n.º 8.120 de 21 de Maio de 1881 aprovou os estatutos da Companhia Estrada de

Ferro Principe do Grão Pará, organizada na praça do Rio de Janeiro com o capital de 1.100:000\$000, para a construção da linha entre Raiz da Serra e Petropolis e o prolongamento até São José do Rio Preto.

No dia 18 de fevereiro de 1883 assentaram-se os ultimos trilhos, ás 10 horas da noite. A 19 chegava a Petropolis o primeiro trem conduzindo Sua Magestade o Imperador e a Familia Imperial.

No dia 20 de fevereiro de 1883 foi aberto o trafego.

Descrição do traçado.

A linha de cremalheira partindo da Raiz da Serra na cota 31,m100 vence a altura de 842,m300 no alto da serra, seu ponto culminante, com o desenvolvimento de 6,km023, tendo-se empregado a maxima declividade de 15% e o raio minimo de 149,m91, correspondente á curva de 7,39°. A linha segue em grande parte para o vale de Caiuába, transpondo-o duas vezes em grande viadúto de colunas de ferro entre os quilometros 4 e 5 e em ponte de alvenaria pouco antes do quilometro 4. Além dessas obras d'arte contam-se mais o viadúto do Bonini sobre colunas de ferro entre os quilometros 5 e 6, a ponte sobre o Caiuába-mirim com tres vãos entre os quilometros 4 e 5, a ponte do Batista antes do quilometro 1. Do alto da serra a Petropolis é a linha construída pelo sistema ordinario com o desenvolvimento de 2,km844 de extensão, acompanha o vale do Palatinado e o transpõe duas vezes em pontes de superstrutura metálica. A declividade maxima nesse trecho é de 2% e o raio minimo de 89,m94, correspondente á curva de 12°46'.

Serra de Petropolis.

Esta linha ferrea com cremalheira fórma uma secção da linha que liga o Rio a Petropolis. A linha de cremalheira começa na Raiz da Serra e se eleva de 31 a 810 metros até o Alto da Serra, estação que fica a 841 metros do nivel do mar, em uma distancia de 6.104 metros sendo a rampa mais forte de 19% e o raio minimo das curvas de

150 metros. O sistema usado nessa serra é o de cremalheira "Riggenback".

Para a tração nesse trecho ha locomotivas de cremalheira, algumas capazes de levar serra acima uma carga de 28 toneladas em trens de passageiros e 35 em trens de mercadorias e outras de levar 24 e 26 respectivamente em trens de passageiros e mercadorias. O peso das mais possantes dessas maquinas é de 24 toneladas e os seus cilindros são de 13.3|4" x 19.11|16".

O trafego de passageiros entre Rio e Petropolis é consideravel; na secção da Linha de cremalheira é necessario dividir o trem em secções, que não excedam um peso bruto de 28 toneladas; foi portanto preciso empregar um tipo de carros para passageiros, em que a totalidade de força de impulso da locomotiva fosse aproveitada, carregando ao mesmo tempo um numero maximo de passageiros num peso minimo de tára para cada carro. Os carros têm 42'10.1|2" na linha dos parachoques, 26'7.1|2" entre os centros dos trucks, com uma largura de — 8'8.1|2" e 8'11.1|2" por fóra das guarnições. A sua tára é de 13 toneladas ou 750 libras por passageiro; tem assentos para 40 passageiros, podendo os encostos ser voltados num e noutro sentido, são estufados em palhinha, frescos e confortaveis. A estrutura inferior e o assoalho são construídos de pinho de Riga e madeira nacional, de modo a combinar a maior resistencia com o menor peso possivel. O interior dos carros tem um acabamento simples e bonito em madeira de carvalho.

De Petropolis a São José do Rio Preto.

Executados os estudos da linha de Petropolis a São José do Rio Preto foram aprovados pela Provincia os relativos á secção do Areal ao ponto extremo, ficando dependentes de solução do Governo Geral os relativos ao trecho de Petropolis ao Areal, por ter sido a linha projetada em alguns pontos sobre o leito da estrada de rodagem "União e Industria".

Dessa concessão cogita o contrato celebrado com a Provincia em 3 de julho de 1884.

A lei geral n.º 3.230, de 3 de setembro de 1884, autorizou o governo a consentir que a companhia assentasse seus trilhos na estrada de rodagem, a partir do quilometro 10, além de Petropolis, até o Areal.

Em 15 de outubro de 1884 foi inaugurada a construção do prolongamento de Petropolis a São José do Rio Preto.

Descrição do traçado.

De Petropolis em deante atravessa, em túnel, a garganta de Quissamã, desce até a cascata de Itamaratí, ahi transpondo o rio em viadúto. Daí acompanha o Itamaratí e o Piabanha até o lugar chamado Barra Mansa, de onde passa para a margem esquerda do ultimo, indo adiante atravessar em túnel o morro do Cedro no prolongamento da serra do Taquaril. Vencido esse morro, a linha segue o vale do ribeirão Iracanam até ás proximidades de sua confluencia com o Piabanha no lugar denominado Areal, subindo daí o vale deste último, que é transposto adiante por uma ponte de 74 metros de vão, com o fim de passar para a margem direita do rio que acompanha, descendo até a confluencia com o rio Preto. Subindo, finalmente, o vale deste, a linha segue até a povoação de São José do Rio Preto, seu ponto terminal.

Inauguração da linha.

Em 1.º de Maio de 1886 foi inaugurado o trafego de Petropolis ao Areal e em 1.º de Novembro do mesmo ano; até São José do Rio Preto.

Nótas.

O decreto n.º 9.447 de 20 de junho de 1885 concedeu á Companhia Estrada de Ferro Principe do Grão Pará, com applicação á linha de Petropolis a São José do Rio Preto, os prazos dos §§ 2.º, 4.º, 6.º, e 7.º do artigo 9.º do decreto n.º 5.561 de 28 de fevereiro de 1874.

Para evitar a incomoda baldeação de passageiros e

cargas na Raiz da Serra, por diferença de bitola, reduziu-se a 1 metro a de 1,68 existente no trecho primitivo desse ponto a Mauá.

O decreto n.º 9.932 de 11 de abril de 1888 concedeu á companhia privilegio para prolongar sua linha, da estação do Areal a Entre Rios.

Em 13 de agosto de 1888 formou-se em Londres um sindicato para aquisição da Estrada de Ferro Principe do Grão Pará e 12 dias depois, em 25 de agosto, o mesmo sindicato depositou, num dos bancos desta praça, a quantia de 1.000:000\$000 como sinál da negociação.

O decreto n.º 10.032 de 15 de setembro de 1888 autorizou a Companhia E. de F. Principe do Grão Pará a transferir á Rio de Janeiro and Northern Railway Company os onus, obrigações, vantagens e direitos a que se referem os decretos nos. 8.071 de 7 de maio de 1881, 9.029 de 29 de setembro de 1883 e 9.932 de 11 de abril de 1888.

Em 19 de outubro do mesmo ano de 1888 o mencionado sindicato depositou mais a quantia de 3.000:000\$000. Em 9 de novembro, por sentença do juiz da 1.ª vara commercial, foram canceladas a hipotécas feitas sobre as estradas de ferro Norte e do Grão Pará. Em 16 de novembro, perante o Governo Provincial, e em 24 do mesmo mês, perante o Governo Geral, assinaram os termos de transferencia dos contrátos, concessões, etc. de acôrdo com o decreto de 15 de setembro desse ano.

Em 17 de novembro fez a The Rio de Janeiro Northern Railway Company uma emissão de £ 1.350.000 e juros de 5% destinada exclusivamente á aquisição da E. de F. Principe do Grão-Pará.

Ao cambio de então representava essa soma a quantia de 14.222:222\$222.

Nesa mesma data, 17 de novembro, lavrou-se a escritura de posse.

O decreto n.º 10.164 B de 5 de janeiro de 1889 alterou as clausulas 2.ª e 8.ª do decreto n.º 9.932 de 11 de abril de 1888 relativas ao prolongamento de Areal a Entre-Rios, e o decreto n.º 10.367 de 21 de setembro de 1889 aprovou os estudos definitivos do prolongamento, desde o

Areal até Entre Rios, a que se referem os decretos acima mencionados nesse periodo.

Em 28 de junho de 1890 foi lavrada em notas do tabelião Pedro Evangelista de Castro uma escritura de emprestimo contratado pela Companhia Estrada de Ferro Leopoldina com Morton Rose na importancia de £. 1.150.000 e juros de 5%. Esse emprestimo teve por fim a aquisição da E. de F. Principe do Grão Pará e a sua importancia total ao cambio de então representava a quantia de 10.222:222\$222.

A renda do mês de julho de 1890 correu ainda por conta da The Rio de Janeiro and Northern Railway; mas de agoáo em diante correu por conta da Companhia Leopoldina.

O decreto n.º 1.341 de 7 de abril de 1893 declarou caduca a concessão relativa ao prolongamento, da estação do Areal a Entre Rios, da E. de F. Principe do Grão-Pará. O decreto n.º 2.797 de 14 de janeiro de 1898, concedeu autorização á Leopoldina Railway Company, Limited para funcionar na Republica, tendo por fim essa Companhia adquirir, entre outras, a Estrada de Ferro Principe do Grão-Pará.

Foi organizada com o capital de £. 5.500.000 dividido em 550.000 ações de £ 10 cada uma.

Com as datas da inauguração das primeiras estradas de ferro, em diversos países do mundo, vê-se que o Brasil figura no numero das mais adeantadas nações, que introduziram tão util melhoramento:

1 Inglaterra (27 de setembro) 1825

(Foi nesta estrada — Stockton a Darlington que George Stephenson fez as primeiras experiencias sobre a locomotiva. A primeira estrada de ferro regular da Inglaterra e que transportou passageiros foi a de Liverpool a Manchester, inaugurada no dia 30 de setembro de 1825).

2 Estados Unidos 1831

3 França 1832

4 Belgica (5 de maio)	1835
5 Alemanha (dezembro)	1835
6 Cuba (agosto)	1837
7 Russia (abril)	1838
8 Holanda (setembro)	1839
9 Italia (outubro)	1839
10 Suíça (julho)	1844
11 Dinamarca (setembro)	1844
12 Jamaica (novembro)	1845
13 Hespanha (outubro)	1848
14 Mexico (outubro)	1850
15 Perú (maio)	1851
16 Chile (maio)	1852
17 India Inglesa (abril)	1853
18 Noruega (julho)	1853
19 Brasil (30 de abril)	1854
20 Portugal (julho)	1854
21 Vitória (Oceania) (setembro)	1854
22 Nova Granada (janeiro)	1855
23 Suecia (fevereiro)	1855
24 Nova Gales do Sul (maio)	1855
25 Egíto (janeiro)	1856
26 Australia Meridional (abril)	1856
27 Costa Rica	1858
28 Guyana Inglesa (dezembro)	1858
29 Grecia (fevereiro)	1860
30 Cabo da Bôa-Esperança (junho)	1860
31 Queensland (Oceania) (julho)	1860
32 Turquia (outubro)	1860
33 Turquia da Asia (dezembro)	1860
34 Mauricia (maio)	1862
35 Algeria (agosto)	1862
36 Paraguai (outubro)	1863
37 Republica Argentina (dezembro)	1863
38 Nova-Zeelandia (dezembro)	1863
39 Ceilão (outubro)	1865
40 Venezuela (fevereiro)	1866
41 Java (agosto)	1867
42 Taiti (agosto)	1868
43 Uruguai (fevereiro)	1869

44	Tasmania (Oceania) (fevereiro)	1871
45	Honduras (fevereiro)	1871
46	Japão (novembro)	1872
47	Australia Ocidental (janeiro)	1874
48	China (1. ^a vez em 30 de Junho)	1876
49	Nubia	1877
50	Siberia (março)	1878
51	Ilha Hawai	1879
52	Ilha Maoui	1879
53	Guatemala (junho)	1880
54	Equador	1881
55	China (2. ^a vez em 20 de novembro)	1886

LINHA DE AREAL A ENTRE RIOS.

Esse ramal é um prolongamento da Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará.

Em 26 de outubro de 1898, foi rescindido o contrato celebrado com José Augusto Vieira para a construção uso e gozo da Estrada de Ferro da estação de Areal a Entre Rios.

O Termo de reconhecimento da Leopoldina Railway, de 12 de novembro de 1898 concedeu-lhe o direito da construção da ligação de Areal a Entre Rios.

Os estudos definitivos da estrada, com 25,km800 fôram aprovados em 15 de março de 1899.

Em maio de 1899 foi iniciada a construção e em 24 de maio de 1900 foi inaugurado o tráfego de Areal a Entre Rios.

LINHA DE ENTRE RIOS A TRAVESSÃO

O decreto estadual n.º 565, de 18 de novembro de 1899, concedeu licença á Leopoldina Railway para construir a estrada de ferro de Entre Rios a Serraria. O Decreto estadual n.º 753 de 1.º de maio de 1902 alterou o traçado que passou a ser de Entre Rios até o lugar denominado Travessão, em direção ao ramal de Serraria.

Esse trecho foi inaugurado em 1.º de maio de 1903.

LINHA DE PORTO DAS CAIXAS A ROSARIO

Linha de Magé.

Pelo Decreto n.º 9.986, de 18 de junho de 1888 concedeu o Governo Imperial á Northern Railway o privilegio para prolongar a sua estrada de ferro desde o Abreu ou outro ponto mais conveniente da mesma estrada, até o Porto das Caixas.

Em 26 de junho do mesmo ano foi assinado o respectivo contrato.

A Northern Railway submeteu ao Governo os estudos desse prolongamento, os quais fôram aprovados pelo Decreto n.º 10.443 de 9 de novembro de 1889.

Pelo Decreto n.º 565 de 18 de novembro de 1898 o Estado do Rio de Janeiro entre outros concedeu á Leopoldina Railway o privilegio para construir uma linha ferrea de Porto das Caixas ao Entroncamento — Motivos de fôrça maior retardaram a construção do prolongamento, entre êles a existencia do pleito judiciario em que os ribeirinhos do rio Iguassú exigiam a demolição da ponte construída de acôrdo com os planos aprovados pelo Governo e lançada sobre aquele rio, para servir ao trafego da linha do Norte, pleito que só terminou por sentença proferida em 1901 e o impedimento oposto á Leopoldina Railway para trazer a mesma linha do Norte, até o centro da Cidade do Rio de Janeiro, que só conseguiu com a promulgação do Decreto n.º 7.479, de 28 de julho de 1909.

Sem a remoção desses principais obstaculos a Companhia não estava em condições de oferecer á zona que serviria o prolongamento vantagens que o governo tinha em vista assegurar, isto é, garantir um trafego seguro e sem baldeações até o Rio de Janeiro.

O Decreto n.º 777 de 6 de dezembro de 1902 do Estado do Rio de Janeiro, á vista de não ter sido observado o prazo do contrato de 18 de novembro de 1898 declarou caduca a concessão e o contrato de 28 dos mesmos mês e ano.

O Estado do Rio em 14 de setembro de 1916 publicou edital para recebimento de propostas para a concessão da

linha ferrea de Porto das Caixas, passando por Magé até o ponto mais conveniente da Linha do Norte. A Leopoldina em 11 de novembro de 1916 requereu preferencia para a concessão e a obteve conforme o Decreto n.º 1.564, de 18 de agosto de 1917.

Os estudos do prolongamento fôram aprovados em 10 de abril de 1918 e foi aberto ao trafego publico em 2 de dezembro de 1926.

PROLONGAMENTO A' NOVA ESTAÇÃO DE NITERÓI

Em virtude do termo de acôrdo celebrado com o Estado do Rio de Janeiro em 30 de abril de 1927, a Leopoldina se obrigou a construir uma estação de passageiros em Niterói e linhas de acesso á referida estação.

Em 18 de julho de 1927 submeteu ao Estado para aprovação o orçamento para a construção da nova Estação. Foi aprovado em 13 do mês seguinte.

No dia 6 de agosto teve logar a cerimonia do lançamento da pedra fundamental, assistido pelo Presidente da Republica Dr. Washington Luiz Pereira de Souza.

No dia 20 de setembro de 1930 foi a mesma solenemente inaugurada, com a presença do Sr. Manoel Duarte, presidente do Estado e altas autoridades.

Informações sobre a nova estação.

A Nova estação fica fronteira a um dos armazens do Cais de São Lourenço, com frente para uma ampla avenida em terrenos conquistados ao mar.

Está construída sobre estacadas de cimento armado, tendo plataforma ilhada de 100 metros de comprimento, com cobertura monolitica de cimento armado e tambem estacadas de cimento armado.

Da estação de Maruí dista um e meio quilometro e o leito ferreo é estendido sempre margeando a enseada de São Lourenço, onde foi construido o belo cais para atracação dos navios de grande calado.

O edificio da estação que tem tres pavimentos, é de solida construção e tem 50 metros de comprimento por

10,60 de largura, e está provido de uma plataforma de 100 metros de comprimento por 5 de largura.

Na fachada principal da estação que fica voltada para a grande Avenida, ha uma marquise de 6,10 de balanço, por 9,40 de comprimento, para proteger os passageiros que procuram ou deixam a estação.

Do lado da estação que fica voltada para as linhas, ha tambem uma marquise de 5,50 de balanço e em todo o comprimento da estação.

Ambas essas marquises são de cimento armado e engastadas em consolo no esqueleto do edificio.

Do 3.º pavimento deste edificio, quer para o lado da cidade, quer para o lado do mar, descortina-se excelente panorama alcançando grande extensão da cidade e toda a enseada do Cais.

O edificio está provido de modernas instalações sanitarias, luz elétrica para a iluminação e um bar-restaurante, agencia, residencia para os funcionarios da estação, etc.

Para os serviços da estação foram construidas duas caixas d'agua de cimento armado, de 6.000 e 10.000 litros, ficando esta sob o pavimento terreo e aquela sobre a cobertura, munida de uma bomba elétrica para a elevação da agua.

Para o assentamento das linhas entre a nova e a velha estação, foi necessario o desmonte de uma grande pedreira, e o aterro do terreno, em toda a extensão.

A linha, ligando a estação velha, que foi inaugurada em 1921, a que agora é inaugurada, é dupla com desvios diversos na nova estação, permitindo, assim, movimentar quatro ou mais trens ao mesmo tempo.

Essas linhas ficarão ligadas ás linhas do cais, para ali permitirem a entrada e saída dos vagões.

Além do conforto que a nova estação proporciona aos passageiros, a ligação com o cais permite com grandes vantagens, que a importação e exportação com o interior do Estado se façam com a maior presteza e economia, evitando baldeações sempre caras e prejudiciais.