



MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

INSPECTORIA FEDERAL DAS ESTRADAS

ESTATISTICA

DAS

ESTRADAS DE FERRO DA UNIÃO

E DAS

FISCALIZADAS PELA UNIÃO

RELATIVA AO ANNO

DE

1910



385.0781
E. 79

RIO DE JANEIRO
IMPRENSA NACIONAL

1913

15343 3 12 48

INDICE

| | PAGS. |
|---|-------------|
| Quadro da viação ferrea da Republica em 31 de dezembro de 1911 | VII a XIX |
| Resumo dos quadros 1 a 29 | XXI a XLIII |
| Quadro n. 1—Extensão e capital garantido | 1 a 7 |
| » » 2—Garantia de juros, em 1910. | 8 |
| » » 3—Custo e capital das companhias concessionarias. | 9 a 11 |
| » » 4—Despeza de fiscalização e auxilios prestados ás companhias | 12 |
| » » 5—Condições technicas | 13 a 17 |
| » » 6—Via-permanente | 18 a 21 |
| » » 6 A—Obras de arte. Edificios e dependencias | 22 a 21 |
| » » 7—Estações, situação, altitude e data da inauguração | 26 a 55 |
| » » 8—Material rodante effectivo em 31 de dezembro de 1910 | 57 a 66 |
| » » 8 A—Idem | 62 a 65 |
| » » 9—Especificações das locomotivas existentes em 31 de dezembro de 1910 | 66 a 72 |
| » » 10—Procedencia do material rodante | 73 a 77 |
| » » 11—Pessoal existente em 31 de dezembro de 1910 | 78 a 81 |
| » » 12—Passageiros transportados | 82 a 85 |
| » » 13—Bagagens, encomendas e animaes | 86 a 89 |
| » » 14—Detalhe do movimento de passageiros, animaes e telegrammas | 90 a 93 |
| » » 15—Mercadorias transportadas | 94 a 97 |
| » » 16—Detalhe das bagagens, encomendas e mercadorias | 98 a 101 |
| » » 17—Percurso do material. Trens e locomotivas. | 102 a 105 |
| » » 18—Percurso dos vehiculos. Consumo de combustivel e lubrificantes. | 106 a 109 |
| » » 19—Percurso dos carros de passageiros e vagões de bagagem e encomendas, mercadorias e animaes em serviço do trafego | 110 a 113 |
| » » 20—Receitas totaes | 114 a 117 |
| » » 21—Receitas medias | 118 a 121 |
| » » 22—Despezas totaes | 122 a 127 |
| » » 23—Despezas medias. | 128 a 131 |
| » » 24—Resultados do trafego | 132 e 133 |
| » » 25—Principaes dados estatisticos relativos a dois annos. | 134 a 137 |
| » » 26—Idem. | 138 a 141 |
| » » 27—Substituição do material da via-permanente e do telegrapho | 142 a 145 |
| » » 28—Accidentes | 146 a 149 |
| » » 29—Legislação e Decisões do Governo | 150 a 230 |
| Legislação Geral das Estradas de Ferro do Brazil | 231 a 282 |



ADVERTENCIA

Todos os dados estatísticos deste volume se referem ao anno de 1910 e provêm somente das estradas de ferro pertencentes á União ou por ella fiscalizadas, com excepção do seguinte quadro, onde se encontra, de modo completo, a relação de todas as estradas de ferro em trafego, construcção e com estudos approvados na Republica, em 31 de dezembro de 1911.

VIAÇÃO FERREA DA REPUBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL
EM 31 DE DEZEMBRO DE 1911

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM KILOMETROS | | | |
|--|------------------------|---------------|-----------------------|-----------|
| | Em trafego | Em construção | Com estudos aprovados | Total |
| I — DE PROPRIEDADE E ADMINISTRAÇÃO DA UNIÃO | | | | |
| Central do Brazil | 1.938,523 | 39,094 | 286,756 | 2.264,372 |
| BITOLA DE 1^m,60 | 915,232 | — | 95,000 | 1.010,232 |
| Central a Parahyba | 187,060 | — | — | 187,060 |
| Entre Rios a Lafayette | 261,837 | — | 95,000 | 359,837 |
| Central a Maritima | 1,178 | — | — | 1,178 |
| Praia Formosa a Maritima | 2,002 | — | — | 2,002 |
| Ramal de Jockey Club | 1,303 | — | — | 1,303 |
| » » Santa Cruz | 34,443 | — | — | 34,443 |
| » » Paracamby | 8,304 | — | — | 8,304 |
| » » S. Paulo | 387,880 | — | — | 387,880 |
| » » Penha | 1,225 | — | — | 1,225 |
| Santa Cruz a Itacurussá | 27,000 | — | — | 27,000 |
| BITOLA DE 1^m,10 | 63,368 | — | — | 63,368 |
| Desengano a Rio Preto | (a) 63,368 | — | — | 63,368 |
| BITOLA DE 1^m,00 | 843,829 | 39,094 | 191,755 | 1.074,679 |
| Burnier a Pirapora | 508,009 | — | — | 508,009 |
| Ramal de Ouro Preto | 36,286 | — | — | 36,286 |
| » » Bello Horizonte | 14,343 | — | — | 14,343 |
| » » Santa Barbara | 36,908 | 39,094 | — | 76,002 |
| Linha Auxiliar | (b) 165,939 | — | 44,000 | 209,939 |
| Ramal de Deodoro | 2,800 | — | — | 2,800 |
| Commercio a Tres Ilhas | (c) 53,000 | — | — | 53,000 |
| Palmyra a Piranga | 26,544 | — | 147,756 | 174,300 |
| BITOLA MIXTA | 116,093 | — | — | 116,093 |
| Parahyba a Entre Rios | 10,383 | — | — | 10,383 |
| Ramal de Porto Novo | 63,990 | — | — | 63,990 |
| Lafayette a Burnier | 35,651 | — | — | 35,651 |
| Ramal de Ouro Preto | 6,069 | — | — | 6,069 |
| Rio do Ouro | | | | |
| BITOLA DE 1^m,00 | 126,705 | — | — | 126,705 |
| Cajú a S. Pedro | 60,247 | — | — | 60,247 |
| Ramal de Tinguá. José Bulhões a Tinguá | 12,235 | — | — | 12,295 |
| » do Rio do Ouro. Rio do Ouro á Represa | 2,474 | — | — | 2,474 |

(a) União Valenciana. (b) O decreto n. 8.388, de 14 de novembro de 1910, approvou os estudos da ligação desta linha com a estrada de ferro Saçacahy, partindo de Governador Portella e passando por Vassouras. (c) E. F. Rio das Flores.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM KILOMETROS | | | |
|---|------------------------|---------------|-----------------------|-----------|
| | Em trafego | Em construção | Com estudos aprovados | Total |
| Ramal da Penha. Vicente Carvalho a Fazenda Grande | 6,426 | — | — | 6,426 |
| » D. Anna Nery. Bemfica a Anna Nery | 1,021 | — | — | 1,021 |
| » do Xerem. Belford Roxo a Galvão | 31,991 | — | — | 31,991 |
| » » Engenho de Dentro. Inhauma a Engenho de Dentro | 2,400 | — | — | 2,400 |
| » » João Pinto | 5,667 | — | — | 5,667 |
| » de Registro | 1,181 | — | — | 1,181 |
| Oeste de Minas. | 1.205,728 | 348,000 | 10,500 | 1.564,228 |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 502,632 | 320,000 | — | 822,632 |
| Ribeirão Vermelho a Bomjardim | 80,000 | (a) 123,000 | — | 203,000 |
| » » a Formiga | 143,892 | — | — | 143,892 |
| Barra Mansa a Angra dos Reis | 70,790 | (b) 37,000 | — | 107,790 |
| » » a Cedro | 51,950 | — | — | 51,950 |
| Bello Horizonte a Henrique Galvão | 156,000 | — | — | 156,000 |
| Henrique Galvão a Estrada de Ferro de Goyaz | — | 130,000 | — | 130,000 |
| Soledade a Pará | — | 30,000 | — | 30,000 |
| BITOLA DE 0 ^m ,76 | 703,093 | 28,000 | 10,500 | 741,596 |
| Sítio a Paraopêba | 601,580 | — | — | 601,580 |
| Ramaos de Ribeirão Vermelho, Itapeçerica, Pitanguy e Matto- sinhos | 89,516 | — | — | 89,516 |
| S. João d'El Rey a Aguas Santas | 12,000 | — | — | 12,000 |
| Sítio a Barbacena | — | — | 10,500 | 10,500 |
| Gonçalves Ferreira a Claudio | — | 28,000 | — | 28,000 |
| Cruz Alta a Santo Angelo | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | (c) 53,000 | 51,548 | — | 104,548 |
| Lorena a Piquete | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 20,000 | — | — | 20,000 |
| S. Pedro a S. Borja | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | — | — | 84,440 | 84,440 |
| Basilio a Jaguarão | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 (d) | — | — | 53,600 | 53,600 |

II — DE PROPRIEDADE DA UNIÃO E ARRENDADAS

| | | | | |
|--|---------|---------|---------|---------|
| Madeira-Mamoré | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 <i>Cruz. Manuê. 2</i> | 292,000 | 25,000 | 47,500 | 364,500 |
| Porto Velho ao Ribeirão | 292,000 | 25,000 | 47,500 | 364,500 |
| S. Luiz a Caxias | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 <i>S. Luiz. 33</i> | — | 142,280 | 251,446 | 393,726 |

(a) Carrancas a Bomjardim. (b) Alto da Serra a Angra dos Reis. (c) Cruz Alta a Ijuhy. (d) Decreto n.º 9.019, de 18 de outubro de 1911.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM KILOMETROS | | | |
|--|------------------------|---------------|-----------------------|-----------|
| | Em trafego | Em construção | Com estudos aprovados | Total |
| Baturité | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00: <i>chr R. Bran, 46</i> | | | | |
| Prolongamento e ramaes. | 423,028 | 72,150 | 58,000 | 553,778 |
| Central a Macapá | (a) 413,482 | 72,150 | (b) 58,060 | 543,632 |
| Ramal de Maranguape | 7,246 | — | — | 7,246 |
| » » Alfandega | 2,900 | — | — | 2,900 |
| Sobral | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00: | | | | |
| Camocim á Therezina <i>Dando, 33</i> | (c) 305,083 | 30,917 | 119,513 | 445,513 |
| Central do Rio Grande do Norte | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 <i>Central, 33</i> | (d) 100,854 | 130,557 | — | 231,411 |
| Natal ao Caicó. | 100,854 | 130,557 | — | 231,411 |
| Great Western | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 <i>Ed. Jam Com 4º and</i> | 1,361,731 | 66,954 | — | 1.428,685 |
| Natal á Independencia e ramal de Pieuhy | 180,974 | 20,223 | — | 201,197 |
| Conde d'Eu. | 163,753 | — | — | 163,753 |
| Timbaúba ao Pillar. | 39,230 | — | — | 39,230 |
| Recife ao S. Francisco | 124,739 | — | — | 124,739 |
| Sul de Pernambuco e ramal. | 193,908 | — | — | 193,908 |
| Central de Pernambuco e prolongamento. | 275,013 | 11,139 | — | 286,152 |
| Central de Alagóas, ramal e prolongamento. | 159,408 | 35,592 | — | 195,000 |
| Ribeirão a Cortez | 23,657 | — | — | 23,657 |
| Paulo Afonso. | 115,853 | — | — | 115,853 |
| Ramal de Campina Grande | 80,196 | — | — | 80,196 |
| Viação Ferrea da Bahia (e) <i>chr. C. 46</i> | 996,180 | 229,000 | 539,738 | 1.764,918 |
| BITOLA DE 1 ^m ,60: | | | | |
| Bahia a Alagoinhas. | 123,340 | — | — | 123,340 |
| BITOLA DE 1 ^m ,00: | | | | |
| Alagoinhas a Propriá. | 103,870 | 229,000 | 94,497 | 427,367 |
| » » Joazeiro | 452,310 | — | 100,281 | 552,591 |
| Timbó ao Sipó. | — | — | 40,000 | 40,000 |
| Central da Bahia : | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,067 : | | | | |
| S. Felix á Bandeira de Mello | 254,600 | — | 304,960 | 559,560 |
| Ramal da Feira de Sant'Anna | 45,060 | — | — | 45,060 |

(a) Central a Iguatú. (b) Ligação com a Sobral. (c) Camocim a Pinheiro. (d) Natal a Parada Cardoso. (e) Decreto n. 6.848, de 31 de março de 1911.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM KILOMETROS | | | |
|--|------------------------|---------------|-----------------------|-----------|
| | Em trafego | Em construção | Com estudos aprovados | Total |
| Ramal de Olhos d'Agua | 13,400 | — | — | 13,400 |
| » » S. Gonçalo | 3,600 | — | — | 3,600 |
| Paraná | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 (a) <i>Prag. Mam., 2</i> | 446,382 | — | — | 446,382 |
| Paranguá a Curitiba | 110,087 | — | — | 110,087 |
| Curitiba á Ponta Grossa | 191,000 | — | — | 191,000 |
| Ramal do Rio Negro | 88,000 | — | — | 88,000 |
| » de Antonina | 16,994 | — | — | 16,994 |
| » » Porto Amazonas | 10,301 | — | — | 10,301 |
| D. Thereza Christina | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 (a) | 118,093 | — | — | 118,096 |
| Imbituba a Lauro Müller | 111,100 | — | — | 111,100 |
| Ramal da Laguna | 6,996 | — | — | 6,996 |
| Compagnie Auxillaire | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 : . <i>Comp. Lund 27</i> | 2.170,424 | — | — | 2.170,424 |
| Santa Maria á Margem | 261,924 | — | — | 261,924 |
| Margem a Neustadt | 93,408 | — | — | 93,408 |
| Santa Maria á Uruguayana | 374,320 | — | — | 374,320 |
| Çacequy a Bagé | 207,596 | — | — | 207,596 |
| Ramal de Santa Cruz | 30,311 | — | — | 30,311 |
| » » Paredão | 3,292 | — | — | 3,292 |
| Porto Alegre á Taquára | 88,458 | — | — | 88,458 |
| Santa Maria ao Uruguay | 535,097 | — | — | 535,097 |
| Rio Grande a Bagé e ramaes | 302,440 | — | — | 302,440 |
| Montenegro a Caxias | 117,269 | — | — | 117,269 |
| Saycan a Livramento | 156,309 | — | — | 156,309 |
| Itaquy a S. Borja | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 <i>Comp. Cat 46</i> | — | 123,870 | — | 123,870 |
| Itapura a Corumbá | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 <i>J. Osório 27</i> | (b) 25,944 | 939,842 | — | 965,786 |
| Goyaz | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 " " | 203,551 | 95,318 | 1.265,430 | 1.564,299 |
| Formiga a Goyaz e ramal de Uberaba | (c) 150,551 | 32,000 | 704,148 | 886,699 |
| Araguary a Catalão | 53,000 | 63,318 | — | 116,318 |
| Catalão a Goyaz | — | — | 561,282 | 561,282 |

(a) Faz parte da rede Paraná-Santa Catharina. (b) Itapura a Jupia. (c) Formiga a Tigre.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM KILOMETROS | | | |
|--|------------------------|----------------|-----------------------|-----------|
| | Em trafego | Em construcção | Com estudos aprovados | Total |
| Rêde Sul-Mineira | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 <i>San. Camara Es. Min. m. p.</i> | 1.048,240 | 227,012 | — | 1.275,252 |
| Cruzeiro á Santa Rita de Cassia | (a) 360,435 | 227,012 | — | 587,447 |
| Ramal da Campanha | 85,970 | — | — | 85,970 |
| » de Alfenas | 7,578 | — | — | 7,578 |
| Barra do Pirahy a Passa Tres (b) | 40,859 | — | — | 40,859 |
| » » » a Carvalhos (b) | 174,966 | — | — | 174,966 |
| Soledade a Sapucahy (b) | 269,529 | — | — | 269,529 |
| » a Carvalhos (b) | 108,903 | — | — | 108,903 |

III — CONCEDIDAS PELA UNIÃO COM GARANTIA DE JUROS

| | | | | |
|--|-------------|---------|-------------|-----------|
| Alcobaça á Praia da Rainha | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 <i>Alexandre 90</i> | 50,940 | 11,400 | 121,850 | 184,200 |
| Caxias a Cajazeiras | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 78,000 | — | — | 78,000 |
| Victoria á Minas | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 <i>V. D. 27</i> | 491,100 | 101,061 | 257,707 | 849,868 |
| Victoria á Itabira | (c) 423,000 | 21,565 | 257,707 | 702,272 |
| Currallinho á Diamantina | (d) 68,100 | 79,496 | — | 147,596 |
| Leopoldina Railway | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 <i>Glória</i> | 186,723 | — | 42,000 | 228,723 |
| Prolongamento da Barão de Araruama | 51,440 | — | (e) 42,000 | 93,440 |
| Central de Macahé | 42,614 | — | — | 42,614 |
| S. Eduardo a Muniz Freire | 92,669 | — | — | 92,669 |
| S. Paulo — Rio Grande | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 <i>P. Moura 2</i> | 979,287 | 143,115 | 340,767 | 1.463,169 |
| Itararé ao Uruguay | 883,131 | — | (f) 105,800 | 988,931 |
| S. Francisco ao Rio Negro <i>Posto da União</i> | 96,153 | 143,115 | 234,967 | 474,233 |
| Noroeste do Brasil | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 <i>V. D. 27</i> | 436,320 | — | — | 436,320 |
| Baurú á Itapura | 436,320 | — | — | 436,320 |
| Mogyana | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 <i>Carmo 57</i> | 281,104 | — | — | 281,104 |
| Jaguára a Araguay | 281,104 | — | — | 281,104 |

(a) Cruzeiro a Montebello. (b) Estas linhas reverterão para a União, findo o prazo de arrendamento. (c) Victoria a Nack. (d) Currallinho a Rodeador. (e) Ligação das estações Manoel de Moraes e Macuco ao ramal de Cantagalho. (f) Jaguarihyva á Colonia Mineira.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM KILOMETROS | | | |
|--|------------------------|---------------|-----------------------|---------|
| | Em trafego | Em construção | Com estudos aprovados | Total |
| Sorocabana e Itúana | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 <i>S. Paulo</i> | 467,973 | — | 75,280 | 543,253 |
| Capão Bonito ao rio Cerro. (a) | 217,966 | — | 75,280 | 293,246 |
| Tatuy a Itararé. | 250,007 | — | — | 250,007 |
| Quarahim a Itaquy | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 <i>Ar. Bas. 46.</i> | 175,597 | — | — | 175,597 |

IV — CONCEDIDAS PELA UNIÃO SEM GARANTIA DE JUROS

| | | | | |
|--|---------|---------|---------|-----------|
| Caxias a Araguaya | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 <i>Conti Jora. Com.</i> | — | — | 182,720 | 182,720 |
| Recife ao Limoeiro e Timbaúba — BITOLA DE 1^m,00 | | | | |
| | 141,055 | — | — | 141,055 |
| Leopoldina Railway | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 977,313 | 103,613 | — | 1.080,926 |
| Porto Novo á Saúde. | 369,768 | — | — | 369,768 |
| Ramal de Leopoldina. | 12,456 | — | — | 12,456 |
| » do Sumidouro. | 91,931 | — | — | 91,931 |
| Carangola : | | | | |
| Campos a Porciuncula. | 169,079 | — | — | 169,079 |
| Murundú a S. Eduardo | 20,627 | — | — | 20,627 |
| Itaperuna a Poço Fundo. | 33,536 | — | — | 33,536 |
| Norte : | | | | |
| Praia Formosa ao Entroncamento | 48,966 | 5,593 | — | 54,559 |
| Caravellas : | | | | |
| Cachoeiro a Alegre | 49,670 | 98,020 | — | 147,670 |
| Mattosinhos a Castello. | 21,532 | — | — | 21,532 |
| Sul do Espirito Santo : | | | | |
| Muniz Freire á Mathilde. | 80,500 | — | — | 80,500 |
| Mathilde á Victoria | 79,268 | — | — | 79,268 |
| Itabapoana a Bom Jesus — BITOLA DE 1^m,00 (b) | | | | |
| | — | — | 15,600 | 15,600 |
| Corcovado | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00. | 3,840 | — | — | 3,840 |
| Capital Federal a Petropolis | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00. | — | — | 57,000 | 57,000 |
| Bananal | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 28,000 | — | — | 28,000 |
| Saudade a Bananal. | 28,000 | — | — | 28,000 |

(a) Capão Bonito a Salto Grande. (b) Decreto n. 8.804 de 23 de junho de 1911.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM KILOMETROS | | | |
|---|------------------------|---------------|-----------------------|---------|
| | Em traço | Em construção | Com estudos aprovados | Total |
| Prolongamento da Maricá <i>Lim Catanduva</i> | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | — | 64,186 | — | 64,186 |
| Rezende à Bacaina | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00. | 38,810 | — | — | 38,810 |
| Paulista <i>S. Paulo</i> | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00. | 308,616 | — | 40,000 | 348,616 |
| Rio Claro á Araraquara. | 127,486 | — | — | 127,486 |
| Ramal de Jahú. | 142,952 | — | — | 142,952 |
| Baurú a Pederneiras. | 38,178 | — | — | 38,178 |
| Rio Claro a Morro Pellado. | — | — | 40,000 | 40,000 |
| Mogyana | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 268,862 | — | 318,850 | 582,212 |
| Ribeirão Preto á Jaguára. | 191,475 | — | — | 191,475 |
| Ramal de Caldas | 76,887 | — | — | 76,887 |
| Mogy-mirim a Santos | — | — | 265,120 | 265,120 |
| Igarapava a Uberaba (a). | — | — | 48,730 | 48,730 |
| Prolongamento da E. F. Fuiilense | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 (b) | 13,000 | 31,000 | — | 41,000 |
| Sorocabana e Itauna | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00. | — | — | 183,000 | 183,000 |
| Prolongamento para Santos | — | — | 183,000 | 183,000 |
| S. Paulo Railway <i>S. P.</i> | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,60 | 139,466 | — | — | 139,466 |
| Santos a Jundiaby. | 139,466 | — | — | 139,466 |
| Minas de S. Jeronymo | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00. | 15,440 | — | 375,000 | 390,440 |
| Estradas de Ferro Federaes Brasileiras | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | — | — | 92,492 | 92,492 |
| Ramal do Lavras. | — | — | (c) 92,492 | 92,492 |

V — ESTRADAS DE FERRO CONCEDIDAS PELOS ESTADOS

| Estado do Pará | | | | |
|---------------------------------------|---------|---|---|---------|
| Bragança ? | 316,000 | — | — | 316,000 |
| BITOLA DE 1 ^m ,00. | 269,000 | — | — | 269,000 |
| Belém á Bragança | 248,000 | — | — | 248,000 |
| Ramal de Pinheiro. | 21,000 | — | — | 21,000 |

(a) Decreto n. 9.906 de 4 de outubro de 1911. (b) De Arthur Nogueira a Guaiquica. (c) Decretos ns. 8.908, de 16 de agosto de 1911 e 9.126 de 22 de novembro de 1911.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM KILOMETROS | | | |
|---|------------------------|---------------|-----------------------|---------|
| | Em tráfego | Em construção | Com estudos aprovados | Total |
| BITOLA DE 0,™60 | 47,000 | — | — | 47,000 |
| Ramal de Benjamin Constant | 17,000 | — | — | 17,000 |
| » do Prata | 21,000 | — | — | 21,000 |
| » de Bemfica | 9,000 | — | — | 9,000 |
| Estado de Pernambuco. — Recife | 93,851 | — | — | 93,851 |
| BITOLA DE 1™,00 | | | | |
| Ribeirão a Barreiros | 55,695 | — | — | 55,695 |
| BITOLA DE 1™,20 : | | | | |
| Recife a Caxangá | 25,430 | — | — | 25,430 |
| BITOLA DE 1™,40 : | | | | |
| Recife á Olinda e Beberibe | 12,726 | — | — | 12,726 |
| Estado da Bahia. | 478,384 | 124,500 | 44,700 | 647,584 |
| BITOLA DE 1™,00 | | | | |
| Nazareth á Jequié | 158,929 | 99,500 | — | 258,429 |
| Ramal de Amargosa | 26,735 | — | — | 26,735 |
| Santo Amaro ao Jacú | 36,200 | — | — | 36,200 |
| Bahia e Minas (a) | 142,400 | — | — | 142,400 |
| Centro-Oeste da Bahia | 52,120 | — | 44,700 | 96,820 |
| Ilhéos á Conquista (b) | 62,000 | 25,000 | — | 87,000 |
| Estado do Rio de Janeiro | | | | |
| Leopoldina Railway | | | | |
| BITOLA DE 1™,00 | 932,838 | — | 54,160 | 986,998 |
| Nitheroy a Macuco | 178,823 | — | — | 178,823 |
| Ramal de Macahé | 146,387 | — | 54,160 | 200,547 |
| Ramal Ferreo de Cantagallo | 77,645 | — | — | 77,645 |
| LINHA DE IMBETIBA Á MIRACEMA | 240,948 | — | — | 240,948 |
| Imbetiba a Campos | 95,803 | — | — | 95,803 |
| Campos á Miracema | 145,145 | — | — | 145,145 |
| LINHA DE ARARUAMA | 67,300 | — | — | 67,300 |
| Araruama a Triumpho | 40,075 | — | — | 40,075 |
| Ramal de Magdalena | 27,225 | — | — | 27,225 |
| LINHA DE S. SEBASTIÃO | 38,378 | — | — | 38,378 |
| Campos a Santo Amaro | 38,378 | — | — | 38,378 |

(a) Caravellas a Aymoré. (b) Até Itabuna.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM KILOMETROS | | | |
|--|------------------------|---------------|-----------------------|---------|
| | Em tráfego | Em construção | Com estudos aprovados | Total |
| LINHA CAMPISTA. | 52,324 | — | — | 52,324 |
| Entroncamento á Atafona | 38,762 | — | — | 38,762 |
| Martins Lage a Collomins | 13,562 | — | — | 13,562 |
| LINHA DE GRÃO PARA' | 131,033 | — | — | 131,033 |
| Mauá a S. José do Rio Preto | 91,809 | — | — | 91,809 |
| Areal a Entre Rios | 25,743 | — | — | 25,743 |
| Entre Rios á Ponte do Parahybuna | 13,481 | — | — | 13,481 |
| Maricá | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00. | 68,000 | — | — | 68,000 |
| Porto das Neves a Nilo Peçanha | 68,000 | — | — | 68,000 |
| Therezopolis | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00. | 33,520 | — | — | 33,520 |
| Piedade á Therezopolis | 33,520 | — | — | 33,250 |
| Agrícola de Quissamã | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 34,000 | — | — | 34,000 |
| Usina Barcellos a S. Bento | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 22,730 | — | — | 22,730 |
| Usina das Dôres a S. Sebastião | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 11,000 | — | — | 11,000 |
| Ramal do Porto da Madama | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 2,218 | — | — | 2,218 |
| Estado de Minas Geraes | | | | |
| Leopoldina Railway | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 480,961 | 90,930 | 160,346 | 732,237 |
| LINHA DO CENTRO. | 31,246 | 50,930 | 80,346 | 162,522 |
| Ramal de Pirapetinga. | 31,246 | — | — | 31,246 |
| Ponte Nova ao Manhuassú (a) | — | 50,930 | 80,346 | 131,276 |
| RAMAL DE MURIAÉ. | 186,249 | 40,000 | 80,000 | 306,249 |
| Recreio a Manhuassú (b) | 149,010 | 40,000 | 80,000 | 269,016 |
| Cysneiros a Paraokena. | 17,708 | — | — | 17,708 |
| Entroncamento a S. Paulo. | 17,674 | — | — | 17,674 |
| Patrocínio a Poço Fundo | 1,857 | — | — | 1,857 |
| RAMAL DE CATAGUAZES. | 47,874 | — | — | 47,874 |
| Cataguazes a Mirahy. | 35,260 | — | — | 35,260 |
| Serenó a João Pinheiro | 12,614 | — | — | 12,614 |

(a) Até Santa Helena. (b) Recreio á Santa Luzia.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM KILOMETROS | | | |
|---|------------------------|---------------|-----------------------|---------|
| | Em trafego | Em construção | Com estudos aprovados | Total |
| RAMAL DE SERRARIA | 196,955 | — | — | 195,955 |
| Entroncamento da Grão Pará á Ligação | 137,060 | — | — | 137,060 |
| Guarany a Pomba | 27,454 | — | — | 27,454 |
| Furtado de Campos a Rio Novo | 6,841 | — | — | 6,841 |
| Sub-Ramal do Mar de Hespanha | 25,600 | — | — | 25,600 |
| LEGAÇÃO DA GRÃO PARÁ AO RAMAL DE SERRARIA | 18,637 | — | — | 18,637 |
| Ponte do Parahybuna ao Entroncamento do Ramal de Serraria | 18,637 | — | — | 18,637 |
| Juiz de Fóra ao Rio Novo | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 58,101 | — | — | 58,101 |
| Paraopeba | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 (a) | 12,000 | — | — | 12,000 |
| Estradas de Ferro Federaes | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 21,640 | 34,360 | — | 56,000 |
| Ramal de S. José do Paraíso : | | | | |
| Piranguinhos a S. José do Paraíso (b) | 21,640 | 34,360 | — | 56,000 |
| Bahia a Minas | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 <i>em Constr. 46</i> | 283,870 | — | — | 233,870 |
| Aymorés a Theophilo Ottoni | 233,870 | — | — | 233,870 |
| Estado de S. Paulo | | | | |
| Paulista | 842,260 | — | — | 842,260 |
| BITOLA DE 1 ^m ,60 | 279,570 | — | — | 279,570 |
| Jundiary a Descalvado | 223,773 | — | — | 223,773 |
| Ramal de Santa Veridiana | 38,922 | — | — | 38,922 |
| » do Rio Claro | 13,875 | — | — | 16,875 |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 521,822 | — | — | 521,822 |
| Araraquára a Barretos | 205,468 | — | — | 205,468 |
| Ramal de Agua Vermelha | 62,976 | — | — | 62,976 |
| » » Ribeirão Bonito | 40,115 | — | — | 40,115 |
| » » Agudos | 120,552 | — | — | 120,552 |
| » » Mogy-Guassú | 92,711 | — | — | 92,711 |
| BITOLA DE 0 ^m ,60 | 40,868 | — | — | 40,868 |
| Ramal de Santa Rita | 27,023 | — | — | 27,023 |
| » » Descalvado | 13,810 | — | — | 13,810 |

(a) Ramal de Congonhas. (b) Piranguinhos a Villa Braz.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM KILOMETROS | | | |
|---|------------------------|---------------|-----------------------|-----------|
| | Em tração | Em construção | Com estudos aprovados | Total |
| Mogyana | 962,649 | 111,000 | — | 1.073,649 |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 834,649 | 111,000 | — | 995,649 |
| Campinas a Ribeirão Preto. | 317,340 | — | — | 317,340 |
| Ramal de Amparo | 48,220 | — | — | 48,220 |
| » » Socorro | 31,458 | — | — | 31,458 |
| » » Itapira (Mogy-Mirim a Sapucahy) | 50,000 | — | — | 50,000 |
| » » Pinhal (Mogy-Guassú a E. Santo do Pinhal). | 37,000 | — | — | 37,000 |
| » » Vargem Grande (Lagoa a Vargem Grande) | 20,000 | — | — | 20,000 |
| » » Mococa (Casa Branca a Canoas) | 71,930 | — | — | 71,930 |
| » » Guaxupé. | (a) 44,339 | — | — | 44,339 |
| » Santos Dumont (Santos Dumont a Corredeira) | 27,000 | (b) 38,000 | — | 65,000 |
| » de Sertãozinho (Barracão a Francisco Schimidt) | 33,367 | — | — | 33,367 |
| » » Santa Rita do Paraíso (Entroncamento a Igarapava) | 156,335 | — | — | 156,335 |
| S. Simão a Jatahy. | 22,600 | — | — | 22,600 |
| Jatahy a Capão da Cruz | 25,000 | 73,000 | — | 98,000 |
| BITOLA DE 0 ^m ,60 | 78,000 | — | — | 78,000 |
| Ramal de Serra Negra. | 41,000 | — | — | 41,000 |
| » » Cravinhos. | 21,000 | — | — | 21,000 |
| Sub-ramal do Jandaia | 16,000 | — | — | 16,000 |
| Sorocabana e Ituana | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 842,193 | 33,000 | — | 875,193 |
| S. Paulo a Baurú. | 438,439 | — | — | 438,439 |
| Ramal de Boituva a Tatuhy | 21,624 | — | — | 21,624 |
| Ramal de Cerquilha a Tieté | 8,069 | — | — | 8,069 |
| » » Pirajú. | 25,572 | — | — | 25,572 |
| » » Porto Martins a Araquá. | 36,960 | — | — | 36,960 |
| Mayrink a S. Pedro | 227,003 | — | — | 227,003 |
| Ramal de Jundiáhy | 43,100 | — | — | 43,100 |
| » » João Alfredo. | 17,428 | — | — | 17,428 |
| » » Rio Pardo. | 23,995 | — | — | 23,995 |
| Itaicy a Campinas. | — | 33,000 | — | 33,000 |
| S. Paulo Railway | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,60 | 51,548 | 25,000 | — | 76,548 |
| Campo Limpo as divisas de Minas | 51,548 | 25,000 | — | 76,548 |

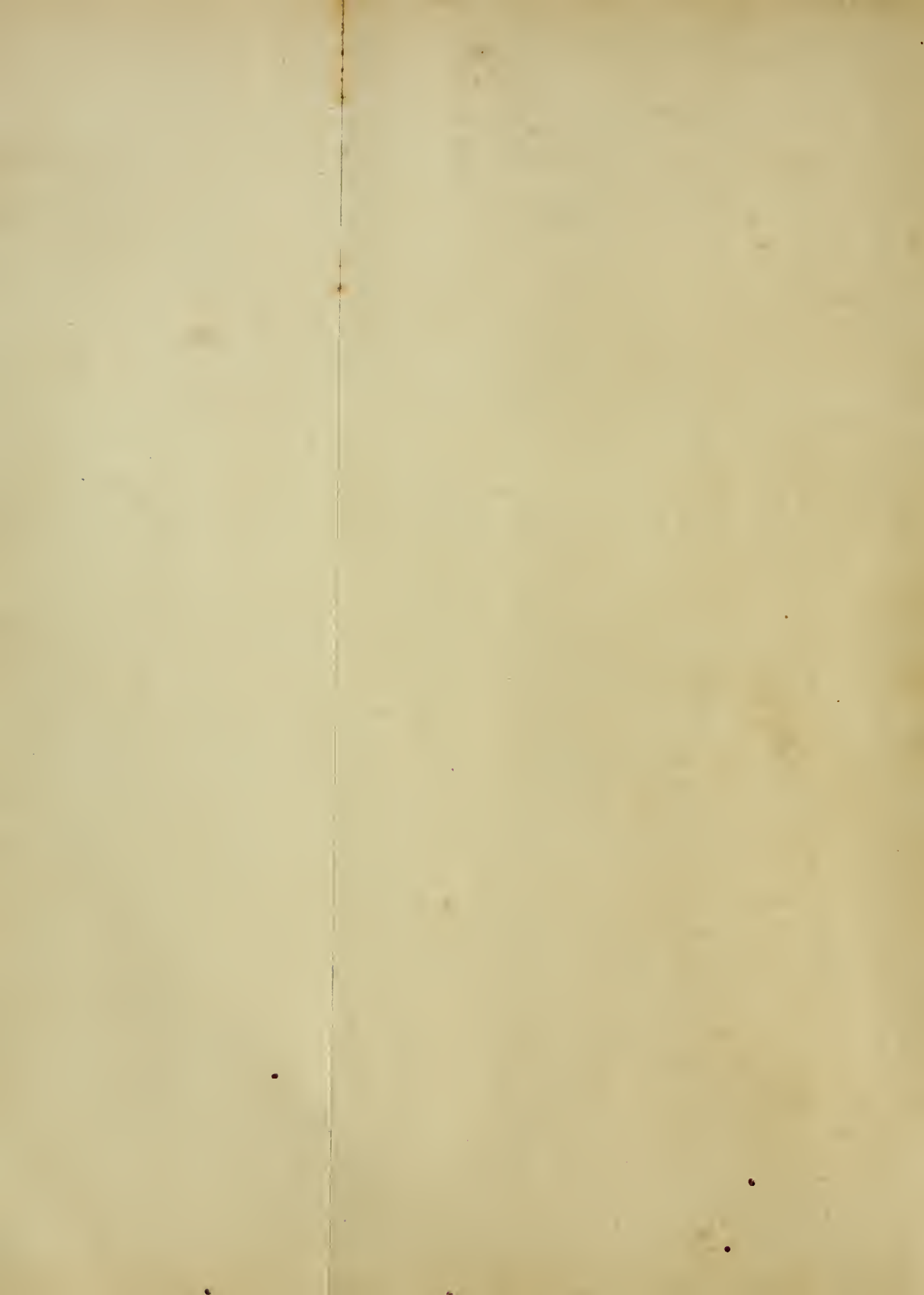
(a) Inclusive o trecho mineiro. (b) Amalia a Cajurú.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM KILOMETROS | | | |
|--|------------------------|---------------|-----------------------|---------|
| | Em trafego | Em construção | Com estudos aprovados | Total |
| S. Paulo a Goyaz | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 30,642 | 120,000 | — | 150,642 |
| Bebedouro a Cachoeira dos Maribondos. | 30,642 | 120,000 | — | 150,642 |
| S. Paulo e Minas | | | | |
| BITOLA DE 0 ^m ,60 | 126,000 | 11,000 | — | 137,000 |
| Bento Quirino as raíás de Minas | (a) 126,000 | 11,000 | — | 137,000 |
| Itatibense | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 20,097 | — | — | 20,097 |
| Louveira a Itatiba | 20,097 | — | — | 20,097 |
| Araraquára | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00. | 212,136 | 81,000 | — | 293,136 |
| Araraquára a S. José do Rio Preto | (b) 195,136 | 33,000 | — | 228,136 |
| S. Josepha a Ibitinga | (c) 17,000 | 48,000 | — | 65,000 |
| Dourado | | | | |
| BITOLA DE 0 ^m ,60 | 206,000 | 42,000 | — | 248,000 |
| Ribeirão Preto a Ibitinga | 124,000 | — | — | 124,000 |
| » Bonito a Bariry | 82,000 | — | — | 82,000 |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 : | | | | |
| Da linha da Bocaina a Bariry a Ayrosa Galvão | — | 42,000 | — | 42,000 |
| Ramal Ferreo Campineiro | | | | |
| BITOLA DE 0 ^m ,60 | 41,444 | — | — | 41,444 |
| Campinas a Cabras e ramal | 41,444 | — | — | 41,444 |
| Funilense | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 52,263 | — | — | 52,263 |
| Carlos Botelho a Arthur Nogueira. | 52,263 | — | — | 52,263 |
| Tramway da Cantareira | | | | |
| BITOLA DE 0 ^m ,60. | 33,000 | — | — | 33,000 |
| Mercado a Cantareira | 25,000 | — | — | 25,000 |
| Ramal de Guapira | 8,000 | — | — | 8,000 |
| Light and Power | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,05 | 16,172 | — | — | 16,172 |
| Villa Marianna a Santo Amaro. | 16,172 | — | — | 16,172 |
| Ibitirama a Monte Alto | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | 9,000 | — | — | 9,000 |
| Pitangueiras a Viradouro | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | (d) 30,000 | 11,000 | — | 41,000 |

(a) Sendo 106 kilometros até Morro da Mesa, Estado de S. Paulo, e mais 20 kilometros no Estado de Minas. (b) Araraquára a Ignacio Uchoa. (c) Santa Josepha a Cambuhym. (d) Passagem a Azevedo Marques.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM KILOMETROS | | | |
|--|------------------------|---------------|-----------------------|------------|
| | Em trafego | Em construção | Com estudos aprovados | Total |
| Santos a Santo Antonio do Jiquiá | | | | |
| BITOLA DE 1 ^m ,00 | — | 158,000 | — | 158,000 |
| Perús a Pirapora | | | | |
| BITOLA DE 0 ^m ,60 | — | 23,000 | — | 23,000 |
| Estado do Paraná | | | | |
| CURITYBA Á ROCINHA — BITOLA DE 1 ^m ,00 | 44,476 | — | — | 44,476 |
| Estado de Santa Catharina | | | | |
| BLUMENAU Á HANSA — BITOLA DE 1 ^m ,00 (a) | 69,648 | — | — | 69,648 |
| Estado do Rio Grande do Sul | | | | |
| PORTO ALEGRE A TRISTEZA — BITOLA DE 1 ^m ,00 | 11,250 | — | — | 11,250 |
| RESUMO | | | | |
| ESTADO DA VIAÇÃO FERREA DA REPUBLICA EM 31 DE DEZEMBRO DE 1911 | | | | |
| Estradas de propriedade e administração da União. | 3.343,955 | 438,642 | 435,296 | 4.217,893 |
| » » » da União e arrendadas. | 7.462,113 | 2.082,900 | 2.281,627 | 11.826,640 |
| » com garantia de juros, concedidas pela União. | 3.147,044 | 255,576 | 837,614 | 4.240,234 |
| » sem » » » » » » | 1.933,902 | 198,799 | 1.259,632 | 3.392,333 |
| » concedidas pelos Estados | 6.399,891 | 864,790 | 259,205 | 7.523,886 |
| Total | 22.286,905 | 3.840,707 | 5.073,405 | 31.201,017 |

(a) Esta estrada foi incorporada á rede ferroviaria Paraná-Santa Catharina pelo decreto n. 9.155, de 29 de novembro de 1911.



QUADRO N. 1

Extensão e capital garantido

As linhas em tráfego pertencentes á União e as por ella concedidas tiveram um accrescimento, durante o anno de 1910, de 1.680.617 kilometros.

Na discriminação que se segue estão incluídas as linhas de tramways electricos de concessão federal.

Em 31 de dezembro de 1910 estavam :

Em tráfego :

| | | |
|---------------------------------|-----------------------|---|
| Da União | 40.106.437 kilometros | |
| Concedidas pela União | 5.119.190 | » |
| Total | <u>45.225.627</u> | » |

Em construcção :

| | | |
|---------------------------------|------------------|---|
| Da União | 2.765.382 | » |
| Concedidas pela União | 602.394 | » |
| Total | <u>3.367.776</u> | » |

Com estudos approvados :

| | | |
|---------------------------------|------------------|---|
| Da União | 1.836.596 | » |
| Concedidas pela União | 1.842.864 | » |
| Total | <u>3.679.460</u> | » |

Em estudos ou estudadas :

| | | |
|---------------------------------|------------------|---|
| Da União | 2.758.888 | » |
| Concedidas pela União | 1.661.021 | » |
| Total | <u>4.419.909</u> | » |

Resumo geral :

| | | |
|-----------------------------------|-------------------|---|
| Em tráfego | 45.225.627 | » |
| Em construcção | 3.367.776 | » |
| Com estudos approvados | 3.679.460 | » |
| Em estudos ou estudadas | 4.419.909 | » |
| Total | <u>56.692.772</u> | » |



QUADRO N. 2

Garantia de juros, responsabilidade do Governo da União em 1910

As estradas de ferro que gosam de garantia de juros em ouro não teem ainda todo o seu capital fixado, excepto a estrada de ferro Quarahim a Itaquy que gosa da garantia de juros de 6 % sobre o capital de 675.000 libras esterlinas, ou 40.500 libras esterlinas annualmente.

Das estradas de ferro que recebem a garantia de juros em moeda nacional, sómente a estrada de ferro Caxias a Cajazeiras tem o seu capital fixado pelo decreto n. 2.740, de 13 de dezembro de 1897. As outras estradas recebem a garantia de 6 % sobre o capital calculado a razão de 30:000\$ por kilometro.

Quer num quer noutro caso essas garantias são pagas integralmente, porque é de *deficit* o regimen dessas estradas, salvo a estrada de ferro Sorocabana e Ituana, que começa a apresentar saldos apreciaveis.

O onus effectivo que coube ao Governo da União, pela garantia de juros concedida ás estradas de ferro, no anno de 1910, foi o seguinte :

| | sh. d. |
|--------------------|----------------|
| Em ouro. | £ 766.702-9-4 |
| Em papel | 1.453:171\$823 |

QUADRO N. 3

Custo e capital das companhias concessionarias

Neste quadro figuram sómente as companhias concessionarias, cujas linhas já se acham em trafego. O capital de cada companhia representa não só o que se refere ás linhas de concessão da União, mas ainda das que foram concedidas pelos Estados, de modo que não foi possível discriminar a somma gasta com as linhas federaes senão excepcionalmente.

QUADRO N. 4

Despezas de fiscalização e auxilios prestados ás companhias

A despesa com a fiscalização das estradas de ferro era a principio effectuada pelo Governo, que despendeu com esse serviço, até 31 de dezembro de 1910, a importante somma de 2.770:998\$205.

Pela Lei n. 126 B, de 21 de novembro de 1892, este onus passou para as companhias ou empresas concessionarias.

Para avaliar quanto despendeu o Governo com a garantia de juros concedida ás estradas de ferro foram compulsados os seguintes documentos: balanços defi-

nitivos do Thesouro Federal, os relatorios da commissão de compras na Europa, o archivo da extincta Inspectoria Geral das Estradas de Ferro e principalmente os ajustes definitivos de contas da Delegacia do Thesouro Federal em Londres.

Não foi possivel apurar completamente, em moeda nacional, quanto tem gasto a União com a garantia de juros concedida ás companhias que a recebem em ouro, pois que para isso seria necessario conhecer o gasto total com as differenças de cambio, o que só excepcionalmente se pôde conhecer.

As despezas feitas pelas estradas de ferro da Bahia a S. Francisco e ramal do Timbó, assim como as das estradas de ferro do Recife a S. Francisco, puderam ser avaliadas totalmente, porque em virtude da garantia de 2 % concedida a essas estradas pelos Estados da Bahia e Pernambuco, mas que sempre foi paga pela União, o Thesouro Federal fazia annualmente uma escripturação especial dessa despeza, levando em conta as differenças de cambio e o gasto com os agentes financeiros, o que se pôde verificar, percorrendo os relatorios do Ministerio da Fazenda.

Para as outras estradas, este calculo só pôde ser realizado até 1890, por isso que os balanços definitivos consignam as differenças de cambio provenientes da remessa das quantias necessarias ao pagamento das garantias. A partir de 1891, os referidos balanços não registram mais essa despeza, que é escripturada englobadamente com as differenças de cambio dos serviços dos diversos ministerios.

Por esse motivo a despeza foi avaliada ao par.

QUADRO N. 5

Condições Technicas

| I. Linhas da União : | EXTENSÃO | RAIO MINIMO | DECLIVIDADE MAXIMA |
|---|------------|----------------------|-----------------------|
| | Kilometros | Metros | Metros |
| Bitola de 1 ^m ,60 | 1.026,833 | 181,03 | 0,018 |
| » mixta (1 ^m ,60 e 1 ^m ,00) | 52,403 | { 181,03 { 101,03 | { 0,018 { 0,030 |
| » de 1 ^m ,067 | 316,660 | 120,00 | 0,033 |
| » de 1 ^m ,00 | 7.224,101 | 80,16 | 0,032 |
| » de 0 ^m ,76 | 703,000 | 74,96 | 0,020 |
| Total | 9.319,697 | | |
| II. Linhas concedidas pela União: | | | |
| Bitola de 1 ^m ,60 | 139,466 | 241,00 | 0,025 |
| » de 1 ^m ,40 | 71,182 | 87,00 | 0,030 |
| » de 1 ^m ,00 | 5.412,762 | 80,00 | 0,030 |
| Total | 5.623,410 | | |

QUADROS NS. 6 e 6 A

Via-permanente, Obras d'arte, Edifícios e Dependências

I. Estradas da União :

| | | |
|--|-----------|------------|
| Linhas principaes com trilhos de aço. | 9.575,889 | kilometros |
| Linhas principaes com trilhos de ferro. | 491,542 | » |
| Desvios e linhas accessorias com trilhos de aço | 339,449 | » |
| Desvios e linhas accessorias com trilhos de ferro. | 46,811 | » |
| Apparelhos telegraphicos | 697 | » |
| Postes. | 107,265 | » |
| Isoladores | 187,329 | » |
| Apparelhos telephonicos | 229 | » |
| Linhas telegraphicas | 8.927,668 | » |

II. Estradas concedidas pela União :

| | | |
|--|-----------|------------|
| Linhas principaes com trilhos de aço. | 5.024,748 | kilometros |
| Linhas principaes com trilhos de ferro. | 22,036 | » |
| Desvios e linhas accessorias com trilhos de aço. | 303,376 | » |
| Desvios e linhas accessorias com trilhos de ferro. | 1,000 | » |
| Apparelhos telegraphicos. | 984 | » |
| Postes. | 66,271 | » |
| Isoladores | 138,652 | » |
| Apparelhos telephonicos | 371 | » |
| Linhas telegraphicas | 9.034,589 | » |

QUADRO N. 7

Estações, situação, altitude e data da inauguração

Durante o anno de 1910 foram entregues ao trafego os seguintes trechos :

Linhas administradas pela União :

Estrada de Ferro Central do Brasil :

| | k | Data da inauguração |
|--------------------------------------|--------|---------------------|
| Lassance a Varzea da Palma | 43,666 | 1 de fevereiro. |
| Varzea da Palma a Pirapóra | 43,366 | 28 de maio. |
| Caethé a Rancho Novo | 12,139 | 12 de novembro. |
| Santa Cruz a Itaguahy | 10,914 | 14 de novembro. |

Estrada de Ferro Oeste de Minas :

| | | |
|---|--------|----------------|
| Ramal de Aguas Santas. | 12,000 | 21 de agosto. |
| Bello Horizonte á Capella Nova. | 38,000 | 29 de agosto. |
| Rio Claro ao Capivary | 19,300 | 3 de novembro. |

Estrada de Ferro Cruz Alta ao Ijuhy :

Cruz Alta a Fachinal. 30,000 29 de maio.

Linhas da União arrendadas :

Estrada de Ferro Madeira-Mamoré :

Porto Velho a Jacy-Paraná 88,000 31 de maio.
 Jacy-Paraná ao kilometro 132 64,000 30 de outubro.

Estrada de Ferro de Baturité :

Miguel Calmon a Affonso Penna 27,069 10 de julho.
 Affonso Penna a S. José 20,234 5 de agosto.
 S. José a Iguatú. 30,995 5 de novembro.

Estrada de Ferro de Sobral (Prolongamento) :

Ipú a Ipuéiras 27,000 1 de maio.
 Ipuéiras a Nova Russas 33,800 4 de novembro.

Estrada de Ferro do Rio Grande do Norte :

Taipú á Baixa Verde. 28,332 12 de outubro.

Great Western Railway Company :

| | k | Data da inauguração |
|-------------------------------|--------|------------------------|
| Pesqueira a Ipanema | 12,810 | 15 de dezembro. |
| Tamatahy a Grossos | 9,777 | 20 de dezembro. |

Estrada de Ferro Timbó a Propriá :

Esplauada (Timbó) a Aporá 20,564 4 de março.

Estrada de Ferro Noroeste do Brazil :

Itapura a Jupia 25,944 5 de novembro.

Estradas de Ferro Federaes Brasileiras :

Baependy a Fazendinha 13,000 31 de maio.
 Ramal de Alfenas 7,580 31 de maio.

Estrada de Ferro de Goyaz :

Franklin Sampaio a Bambuhy 31,470 1 de maio.

Compagnie Auxiliaire des Chémins de Fer :

Passo Fundo a Capo-Erê 83,965 3 de maio.
 Capo-Erê a Barro 54,013 30 de agosto.
 Barro ao Rio Uruguay 44,517 25 de outubro.
 Rosario á Santa Rita 39,839 15 de junho.
 Santa Rita á Porteirinha 23,387 30 de agosto.
 Porteirinha á Sant'Anna do Livramento 44,688 26 de outubro.
 Montenegro a Barreto 41,930 1 de julho.
 Barreto á Ligação 10,958 25 de outubro.
 Santa Luiza á Nova Vicenza 23,725 13 de maio.
 Nova Vicenza á Caxias. 20,133 31 de maio.

Linhas concedidas pela União:

Estrada de Ferro Leopoldina:

Moniz Freire a Mathilde 80,500 18 de julho.

Estrada de Ferro Noroeste do Brazil:

Anhangahy á Itapura 96,000 13 de maio.

Estrada de Ferro Victoria á Minas:

Derrubadiuha á Villa de Figueira 13,722 15 de agosto.
 Vila de Figueira a Baguary 19,485 15 de novembro.
 Curralinho a Roça do Brejo 22,490 28 de maio.
 Roça do Brejo a S. Hypolito 16,410 14 de setembro.

Estrada de Ferro Paulista:

Baurú a Pederneiras 38,120 8 de agosto.

Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande:

Presidente Penna ao Rio das Pedras 90,377 1 de maio.
 Rio das Pedras a Herval 73,125 1 de setembro.
 Herval ao Rio Uruguay 100,460 29 de outubro.
 S. Francisco a Hansa 96,156 31 de maio.

Resumo

| | | |
|--|-----------|-------------|
| Linhas administradas pela União. | 209,382 | kilometros. |
| Linhas da União arrendadas | 824,390 | » |
| Linhas concedidas pela União. | 646,845 | » |
| Total. | 1.680,617 | » |

QUADROS NS. 8 E 8 A

Material rodante effectivo em 31 de dezembro de 1910

I. Estradas da União:

| | |
|---|-------|
| Locomotivas | 987 |
| Carros de passageiros, especiaes. | 129 |
| » » » de 1ª classe. | 499 |
| » » » » 2ª » | 484 |
| » » » mixtos | 128 |
| Total. | 1.240 |

| | |
|--|---------------|
| Vagões para correio e bagagem. | 263 |
| » » animaes | 1.035 |
| » » mercadorias fechados. | 4.914 |
| » » » abertos | 2.125 |
| » » inflammaveis | 106 |
| » plataformas. | 1.187 |
| » diversos | 174 |
| » de lastro. | 598 |
| Total. | <u>10.404</u> |

II. Estradas concedidas pela União :

| | |
|---|--------------|
| Locomotivas | 293 |
| Carros de passageiros, especiaes. | 23 |
| » » » de 1ª classe. | 100 |
| » » » » 2ª » | 129 |
| » » » mixtos | 59 |
| Total. | <u>314</u> |
| Vagões para correio e bagagem. | 86 |
| » » animaes | 250 |
| » » mercadorias fechados | 1.923 |
| » » » abertos. | 2.771 |
| » » inflammaveis | 6 |
| » plataformas. | 277 |
| » diversos | 162 |
| » de lastro. | 203 |
| Total. | <u>5.678</u> |

QUADRO N. 9

Especificações das locomotivas existentes em 31 de dezembro de 1910

As estradas de ferro Madeira-Mamoré e Alcobaça á Praia da Rainha utilizam no seu trafego respectivamente oito e cinco locomotivas, cujas especificações não foi possível obter.

Augmentaram o numero de locomotivas durante o anno as seguintes estradas :

Viação Ferrea da Bahia, de 12 locomotivas.

Estrada de Ferro de Goyaz, de uma locomotiva.

Viação Cearense, de duas locomotivas.

Na Central do Brazil foram adquiridas para a bitola de 1^m,60 mais 16 locomotivas, sendo : oito para trens de passageiros do typo Ten-Wheels e oito do typo Consolidation. Tiveram baixa por imprestaveis quatro locomotivas, uma do typo Mogul e tres de carga, sendo uma do typo Consolidation e duas do typo Mastodonte. Tambem tiveram baixa por imprestaveis tres locomotivas de passageiros, na bitola de 1^m,00.

Foram adquiridas para esta bitola 12 novas locomotivas, oito para passageiros do typo Ten-Wheels e quatro para carga do typo Consolidation.

QUADRO N. 10

Procedencia do material rodante

I. Estradas da União :

Locomotivas :

| | |
|------------------------------------|------------|
| De procedencia americana | 617 |
| » » inglesa | 162 |
| » » franceza ou suissa | 19 |
| » » belga ou outra | 80 |
| Total. | <u>878</u> |

Carros de passageiros :

| | |
|------------------------------------|------------|
| De procedencia americana | 493 |
| » » inglesa | 246 |
| » » franceza ou suissa | 27 |
| » » belga | 130 |
| » » nacional | 39 |
| Total. | <u>635</u> |

Vagões diversos :

| | |
|-----------------------------------|--------------|
| De procedencia americana. | 1.318 |
| » » inglesa | 2.655 |
| » » franceza ou suissa | 491 |
| » » belga | 1.947 |
| » » nacional | 313 |
| Total. | <u>6.724</u> |

II. Estradas concedidas pela União :

Locomotivas :

| | |
|-----------------------------------|------------|
| De procedencia americana. | 142 |
| » » inglesa | 130 |
| » » franceza ou suissa | 2 |
| » » belga | 8 |
| Total. | <u>282</u> |

Carros de passageiros :

| | |
|------------------------------------|------------|
| De procedencia americana | 123 |
| » » inglesa | 116 |
| » » franceza | 2 |
| » » belga | 15 |
| » » nacional | 50 |
| Total. | <u>306</u> |

Vagões diversos :

| | |
|------------------------------------|--------------|
| De procedencia americana | 489 |
| » » inglesa | 3.612 |
| » » franceza | 19 |
| » » belga | 602 |
| » » nacional | 573 |
| Total | <u>5.295</u> |

QUADRO N. 11

Pessoal existente em 31 de Dezembro de 1910

I — Estradas da União :

| | |
|--------------------------------|---------------|
| Administração Central. | 837 |
| Trafego | 8.924 |
| Locomoção | 10.041 |
| Via Permanente. | 11.970 |
| | <u>31.772</u> |

II — Estradas concedidas pela União :

| | |
|--------------------------------|---------------|
| Administração Central. | 456 |
| Trafego | 4.046 |
| Locomoção | 3.522 |
| Via Permanente. | 6.073 |
| | <u>14.097</u> |

Total Geral do Pessoal

| | | | |
|--------------------------------|---------------|----|-----------------|
| Administração Central. | 1.293 | ou | 2,82 % |
| Trafego | 12.970 | » | 28,28 » |
| Locomoção | 13.563 | » | 29,57 » |
| Via Permanente. | 18.043 | » | 39,33 » |
| | <u>45.869</u> | ou | <u>100,00 %</u> |

Não forneceram dados relativos ao pessoal as estradas : Rio d'Ouro, Sul Mi-neira, Alcobaça á Praia da Rainha, Leopoldina e ramal, Caravellas e ramal do Alegre e Rezende á Bocaina.

QUADRO N. 12

Passageiros transportados

I. Estradas da União :

Durante o anno de 1910 foram transportados os seguintes passageiros :

| | |
|------------------------------------|---------------------|
| Passageiros de 1ª classe | 9.911.997 |
| » » 2ª » | 21.408.094,5 |
| Total | <u>31.320.091,5</u> |

e a um kilometro :

| | |
|------------------------------------|--------------------|
| Passageiros de 1ª classe | 276.137.479 |
| » » 2ª » | 447.626.855 |
| Total | <u>723.764.334</u> |

donde resulta o percurso medio de um passageiro :

| | |
|----------------------------|-----------------|
| De 1ª classe | 23,9 kilometros |
| » 2ª » | 21,0 » |
| Das duas classes | 23,2 » |

II. Estradas concedidas pela União :

No mesmo periodo foram transportados :

| | |
|------------------------------------|------------------|
| Passageiros de 1ª classe | 1.538.285 |
| » » 2ª » | 4.388.626 |
| Total | <u>5.976.911</u> |

e a um kilometro :

| | |
|------------------------------------|--------------------|
| Passageiros de 1ª classe | 64.519.013,5 |
| » » 2ª » | 132.298.408,5 |
| Total | <u>196.817.422</u> |

donde resulta o percurso medio de um passageiro :

| | |
|---------------------------|-----------------|
| De 1ª classe | 40,6 kilometros |
| » 2ª » | 30,1 » |
| Das duas classes. | 32,9 » |

Neste resumo deixaram de figurar as estradas Rio d'Ouro, Oeste de Minas, Alcobaca á Praia da Rainha, Madeira-Mamoré, Rezende á Bocaina e Bananal, por não terem fornecido detalhe completo de passageiros.

QUADRO N. 13

Bagagens, encomendas e animais

Foram transportados em 1910 :

I. Estradas da União :

| | |
|--|---------------------|
| Bagagens e encomendas | 128.561,6 toneladas |
| Idem, a um kilometro. | 1.522.153,6 » |
| Animaes. | 793.038 cabeças |
| Idem, a um kilometro. | 170.608.337 » |
| Toneladas-kilometro de animaes | 53.848.458 » |

II. Estradas concedidas pela União :

| | |
|--|---------------------|
| Bagagens e encomendas | 54.948,1 toneladas |
| Idem, a um kilometro. | 3.539.519 » |
| Animaes. | 308.403 cabeças |
| Idem, a um kilometro. | 34.326.633 » |
| Toneladas-kilometro de animaes | 6.526.045 » |

QUADRO N. 14

Detalhe do movimento de passageiros e animaes

I. Estradas da União :

| | |
|---|---------------------|
| Passageiros transportados á qualquer distancia, pagando | 29.996.893,5 |
| » por conta dos Governos Federal e Estadoaes. | 697.210,0 |
| » gratis e outros | 644.604,0 |
| Total | <u>31.338.712,5</u> |
| Passageiros-kilometro, pagando | 666.511.651 |
| » por conta dos Governos Federal e Estadoaes. | 37.685.114 |
| » gratis e outros | 25.415.271 |
| Total | <u>729.612.036</u> |
| Animaes transportados á qualquer distancia, pagando. | 789.614 |
| » por conta dos Governos Federal e Estadoaes | 2.884 |
| » gratis e outros | 638 |
| Total | <u>793.136</u> |
| Animaes-kilometro, pagando. | 170.392.844 |
| » por conta dos Governos Federal e Estadoaes | 967.542 |
| » gratis e outros | 198.000 |
| Total | <u>171.558.386</u> |

II. Estradas concedidas pela União :

| | |
|--|--------------------|
| Passageiros transportados á qualquer distancia, pagando. | 5.858.832 |
| » por conta dos Governos Federal e Estadoaes | 58.953 |
| » gratis e outros | 61.691 |
| Total | <u>5.979.476</u> |
| Passageiros-kilometro, pagando | 188.167.066 |
| » por conta dos Governos Federal e Estadoaes | 3.633.912 |
| » gratis e outros. | 5.477.275 |
| Total | <u>197.278.253</u> |
| Animaes transportados á qualquer distancia, pagando. | 304.913 |
| » por conta dos Governos Federal e Estadoaes | 3.402 |
| » gratis e outros | 96 |
| Total | <u>308.411</u> |

| | |
|--|-------------------|
| Animaes-kilometro, pagando | 34.015.924 |
| » por conta dos Governos Federal e Estadoaes | 274.685 |
| » gratis e outros | 25.580 |
| Total | <u>34.316.186</u> |

QUADRO N. 15

Mercadorias transportadas

Foram transportadas em 1910 as seguintes mercadorias:

I. Estradas da União :

| | |
|---------------------|----------------------|
| Madeiras | 86.148,2 toneladas |
| Café | 95.583,5 » |
| Matte. | 300.913,3 » |
| Assucar | 247.799,8 » |
| Tecidos | 40.607,7 » |
| Algodão | 41.619,6 » |
| Fumo. | 36.862,2 » |
| Cereaes | 243.795,7 » |
| Aguardente. | 30.735,2 » |
| Xarque | 53.700,7 » |
| Couros | 29.164,8 » |
| Sal | 119.125,7 » |
| Diversos | 2.143.272,3 » |
| Total. | <u>3.469.328,7</u> » |

Numero de toneladas transportadas a um kilometro 617.413.701.

II. Estradas concedidas pela União :

| | |
|---------------------|----------------------|
| Madeira | 62.254,6 toneladas |
| Café | 846.520,7 » |
| Matte. | 7.745,0 » |
| Assucar | 85.180,8 » |
| Tecidos | 2.579,3 » |
| Algodão | 26.232,4 » |
| Fumo. | 1.329,0 » |
| Cereaes | 134.603,6 » |
| Aguardente. | 7.719,5 » |
| Xarque | 8.755,3 » |
| Couros | 4.003,2 » |
| Sal. | 76.662,3 » |
| Diversas | 2.198.910,7 » |
| Total | <u>3.462.496,4</u> » |

Numero de toneladas transportadas a um kilometro 332.681.337.

QUADRO N. 16

Detalhe do movimento de bagagens, encomendas e mercadorias

I. Estradas da União :

| | |
|---|-------------|
| Bagagens e encomendas transportadas á qualquer distancia, pagando | 120.625,0 |
| Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes | 3.390,9 |
| Idem, gratis, em serviço da colonisação e outros | 5.545,6 |
| Total | 129.561,5 |
| Bagagens e encomendas a um kilometro, pagando. | 13.705.808 |
| Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes | 713.056 |
| Idem, gratis, em serviço da colonisação e outros. | 802.672 |
| Total | 15.221.536 |
| Mercadorias transportadas á qualquer distancia, pagando | 3.105.022,7 |
| Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes | 28.699,6 |
| Idem, gratis, em serviço da colonisação e outros | 385.392,0 |
| Total | 3.519.114,3 |
| Mercadorias a um kilometro, pagando | 532.377.097 |
| Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes | 3.724.803 |
| Idem, gratis, em serviço da colonisação e outros. | 73.660.632 |
| Total | 629.762.532 |

II. Estradas concedidas pela União :

| | |
|---|-------------|
| Bagagens e encomendas transportadas á qualquer distancia, pagando | 52.106,7 |
| Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes. | 639,5 |
| Idem, gratis, em serviço da colonisação e outros. | 2.446,9 |
| Total | 55.193,1 |
| Bagagens e encomendas a um kilometro, pagando. | 3.351.164 |
| Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes | 52.483 |
| Idem, gratis, em serviço da colonisação e outros. | 183.317 |
| Total | 3.586.964 |
| Mercadorias transportadas á qualquer distancia, pagando | 3.423.273,2 |
| Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes. | 6.006,9 |
| Idem, gratis, em serviço da colonisação e outros. | 31.869,0 |
| Total | 3.461.149,1 |
| Mercadorias a um kilometro, pagando. | 325.077.868 |
| Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes | 401.217 |
| Idem, gratis, em serviço da colonisação e outros. | 7.212.846 |
| Total | 332.691.931 |

QUADRO N. 17

Percurso do material, trens e locomotivas

I. Estradas da União :

| | | |
|--|-------------------|------------|
| Os trens de passagetos percorreram | 6.567:979 | kilometros |
| » » mixtos percorreram | 7.215:716 | » |
| » » de carga percorreram | 6.534:781 | » |
| » » » lastro percorreram | 1.094:427 | » |
| Total | <u>21.412:893</u> | » |

As locomotivas percorreram 21.852.107 kilometros em serviço do trafego e 3.373.935 kilometros em serviço de lastro.

II. Estradas concedidas pela União :

| | | |
|---|-------------------|------------|
| Os trens de passageiros percorreram | 2.843.013 | kilometros |
| » » mixtos percorreram | 2.259.293 | » |
| » » de carga percorreram | 4.159.689 | » |
| » » » lastro percorreram | 809.090 | » |
| Total | <u>10.071.090</u> | » |

As locomotivas percorreram 8.340.672 kilometros em serviço de trafego e 659.684 kilometros em serviço de lastro.

QUADRO N. 18

Percurso dos vehiculos

I. Estradas da União :

| | | |
|--|--------------------|------------|
| Percurso dos vehiculos de passageiros | 76.116.422 | kilometros |
| » » » » mercadorias | 154.089.854 | » |
| » » » » bagagens e encommendas | 25.179.370 | » |
| » » » » animaes | 29.268.137 | » |
| Total em serviço do trafego | <u>284.653.783</u> | » |
| Percurso dos vehiculos em serviço do lastro e outros | 15.562.673 | » |

II. Estradas concedidas pela União :

| | | |
|--|--------------------|------------|
| Percurso dos vehiculos de passageiros | 22.129.326 | kilometros |
| » » » » mercadorias | 98.066.761 | » |
| » » » » bagagens e encommendas | 4.722.711 | » |
| » » » » animaes | 3.645.920 | » |
| Total em serviço do trafego | <u>128.564.718</u> | » |
| Percurso dos vehiculos em serviço do lastro e outros | 2.410.759 | » |

QUADRO N. 19

Percurso dos carros de passageiros e vagões

I. Estradas da União :

| | | |
|---|---------------|------------|
| Percurso dos carros de passageiros de 1ª classe . . . | 38.545.011 | kilometros |
| » » » » » 2ª » . . . | 34.196.755 | » |
| » » » mixtos | 1.357.151 | » |
| » » vagões de mercadorias | 138.097.552 | » |
| » » » » bagagens e encommendas. . . | 23.503.582 | » |
| » » » » animaes | 25.280.942 | » |
| » » » » lastros e serviços não retri- buidos | 18.992.440 | » |
| Percurso total dos carros e vagões . . . | 282.978.433 | » |
| Percurso dos logares offerecidos de 1ª classe. . . . | 927.154.338 | » |
| » » » » » 2ª » | 1.398.519.072 | » |
| » » » » » mixtos | 56.094.575 | » |
| Total | 2.381.767.985 | » |

II. Estradas concedidas pela União :

| | | |
|--|-------------|------------|
| Percurso dos carros de passageiros de 1ª classe. . . . | 7.187.927 | kilometros |
| » » » » » 2ª » | 7.682.769 | » |
| » » » mixtos | 7.243.119 | » |
| » » vagões de mercadorias | 98.014.392 | » |
| » » » » bagagens e encommendas . . . | 4.866.965 | » |
| » » » » animaes. | 2.490.750 | » |
| » » » » lastros e serviços não retribuidos | 2.615.068 | » |
| Percurso total dos carros e vagões . . . | 130.100.990 | » |
| Percurso dos logares offerecidos de 1ª classe. . . . | 197.608.330 | » |
| » » » » » 2ª » | 349.728.600 | » |
| » » » » » mixtos | 70.407.058 | » |
| Total | 617.743.988 | » |

QUADRO N. 20

Receitas totaes

I. Estradas da União:

| | |
|--|-----------------|
| Receitas totaes de passageiros | 17.671:858\$576 |
| » » » bagagens e encommendas. | 3.718:852\$936 |
| » » » animaes | 2.792:188\$645 |
| » » » carros | 38:384\$380 |
| » » » mercadorias | 37.771:446\$229 |
| » » » telegrapho ou telephone | 331:761\$328 |
| » » » armazenagens. | 81:514\$462 |
| » » » diversas e eventuaes. | 2.628:295\$537 |
| Receita total do trafego. | 65.034:302\$093 |
| » » » accessoria. | 395:978\$318 |
| Total da receita. | 65.430:280\$411 |

II. Estradas concedidas pela União :

| | |
|--|-----------------|
| Receitas totaes de passageiros | 7.874:388\$972 |
| » » » bagagens e encomendas | 1.725:936\$068 |
| » » » animaes | 623:992\$945 |
| » » » carros | 8:783\$060 |
| » » » mercadorias | 38.785:133\$649 |
| » » » telegrapho ou telephone | 377:788\$142 |
| » » » armazenagens | 137:372\$279 |
| » » » diversas e eventuaes | 967:801\$736 |
| Receita total do trafego | 50.501:196\$951 |
| » » » accessoria | 92:247\$378 |
| Total da receita | 50.593:444\$329 |

QUADRO N. 21

Receitas médias

I. Estradas da União :

| | |
|---|------------|
| Receita média de passageiros, por kilometro | 1:847\$202 |
| » » » bagagens e encomendas, idem | 388\$723 |
| » » » animaes, idem | 291\$862 |
| » » » carros, idem | 4\$012 |
| » » » mercadorias, idem | 3:948\$167 |
| » » » telegrapho ou telephone, idem | 34\$678 |
| » » » armazenagem, idem | 8\$520 |
| » » » diversas e eventuaes, idem | 274\$731 |
| » » do trafego, idem | 6:797\$895 |
| » » » accessoria, idem | 41\$391 |
| Receita média geral, idem | 6:839\$286 |

II. Estradas concedidas pela União:

| | |
|---|------------|
| Receita média de passageiros, por kilometro | 1:461\$924 |
| » » » bagagens e encomendas, idem | 320\$429 |
| » » » animaes, idem | 115\$848 |
| » » » carros, idem | 4\$631 |
| » » » mercadorias, idem | 7:200\$673 |
| » » » telegrapho ou telephone, idem | 70\$138 |
| » » » armazenagem, idem | 25\$503 |
| » » » diversas e eventuaes, idem | 179\$678 |
| » » do trafego, idem | 9:375\$824 |
| » » » accessoria, idem | 17\$127 |
| Receita média geral, idem | 9:392\$951 |

QUADRO N. 22

Despezas totaes

I. Estradas da União:

| | |
|---|------------------------|
| Despeza de administração e direcção geral | 3.839:252\$333 |
| » do telegrapho ou telephone | 2.351:933\$301 |
| » » trafego | 15.414:156\$883 |
| » da locomoção | 24.547:211\$564 |
| » » via permanente. | 14.757:784\$425 |
| » de custeio | 60.910:338\$503 |
| » accessoria | 3.087:480\$357 |
| Despeza total | <u>63.997:819\$363</u> |

II. Estradas concedidas pela União:

| | |
|---|------------------------|
| Despeza de administração e direcção geral | 2.124:034\$780 |
| » do telegrapho ou telephone | 674:136\$224 |
| » » trafego | 7.720:433\$429 |
| » da locomoção | 12.979:860\$800 |
| » » via permanente | 10.812:582\$569 |
| » de custeio | 34.311:049\$802 |
| » accessoria | 678:956\$968 |
| Despeza total | <u>34.990:006\$770</u> |

NOTA — Não está incluída a despeza da “Rezende á Bocaina”, por não a ter dado em detalhe.

QUADRO N. 23

Despezas medias

I. Estradas da União:

| | |
|--|-------------------|
| Despeza de administração e direcção geral, por kilometro | 401\$308 |
| » do telegrapho ou telephone, idem | 245\$843 |
| » do trafego, idem | 1:611\$208 |
| » da locomoção, idem | 2:565\$867 |
| » da via permanente, idem | 1:542\$599 |
| » do custeio, idem | 6:365\$825 |
| » accessoria, idem | 322\$728 |
| » total, idem | <u>6:689\$533</u> |

II. Estradas concedidas pela União:

| | |
|--|-------------------|
| Despeza de administração e direção geral, por kilometro. | 394\$338 |
| » do telegrapho ou telephone, idem | 125\$157 |
| » do trafego, idem | 1:433\$342 |
| » da locomoção, idem | 2:409\$783 |
| » da via permanente, idem | 2:007\$445 |
| » do custeio, idem | 6:370\$035 |
| » accessoria, idem | 126\$052 |
| » total, idem | <u>6:496\$087</u> |

QUADRO N. 24

Resultados do trafego

I. Estradas da União.

| | |
|------------------------------------|-----------------------|
| Receita total do trafego. | 65.373:897\$011 |
| Despeza total de custeio | 57.706:380\$955 |
| Saldo | <u>7.667:516\$056</u> |

II. Estradas concedidas pela União :

| | |
|------------------------------------|------------------------|
| Receita total do trafego. | 50.614:394\$039 |
| Despeza total do custeio | 34.386:793\$378 |
| Saldo | <u>16.227:600\$661</u> |

Não sendo discriminadas as receitas e despezas dos trechos de concessão federal da Companhia Paulista, no resumo deste quadro foram consideradas as receitas e as despezas da «Secção Rio Claro».

QUADROS NS. 25 E 26

Principaes dados estatísticos relativos a dois annos consecutivos

Nestes quadros encontram-se reunidos dados que já figuram em diversos quadros deste relatório estatístico e que, interessando immediatamente o estudo financeiro das estradas de ferro, ahí se acham grupados convenientemente.

QUADRO N. 27

Substituição do material da via-permanente e do telegrapho

I. Estradas da União :

| | |
|----------------------------|--------------------|
| Trilhos de aço | 59.796 kilometros. |
| » » ferro | 20.187 » |
| Chapas de junção | 40.103 |
| Parafusos | 340.645 |

| | |
|-------------------------------------|----------------|
| Grampos | 761.862 |
| Tire-fonds. | 245.081 |
| Material não especificado | 139.814 peças. |
| Agulhas | 91 |
| Corações | 38 |
| Dormentes de madeira. | 667.386 |
| » » aço | — |
| Postes | 3.139 |
| Fios | 76.585 metros |
| Isoladores. | 53 |
| Apparelhos telegraphicos | 8 |
| » telephonicos | 3 |

Lastro empregado :

| | |
|-------------------------|-----------------------|
| Pedra britada | 3.344 metros cubicos. |
| Ordinario. | 469.292 » » |

II. Estradas concedidas pela União :

| | |
|-------------------------------------|--------------------|
| Trilhos de aço | 19.394 kilometros. |
| » » ferro | 1.430 » |
| Chapas de junção | 13.793 |
| Parafusos | 182.297 |
| Grampos | 921.450 |
| Tire-fonds. | 352 |
| Material não especificado | 58.112 peças. |
| Agulhas | 31 |
| Corações | 45 |
| Dormentes de madeira. | 646.303 |
| » » aço | — |
| Postes | 3.209 |
| Fios | 64.104 metros. |
| Isoladores. | 3.747 |
| Apparelhos telegraphicos | — |
| » telephonicos | 2 |

Lastro empregado :

| | |
|-------------------------|------------------------|
| Pedra britada | 91.472 metros cubicos. |
| Ordinario. | 219.879 » » |

QUADRO N. 28

Accidentes

No correr do anno de 1910 foram registrados os seguintes accidentes ;

I. Estradas da União :

| | |
|--|-----|
| Collisões | 56 |
| Descarrilamentos produzidos por animaes na linha | 18 |
| Descarrilamentos por causas diversas | 334 |

Material rodante deteriorado:

| | |
|---------------------------|-----|
| Locomotivas | 108 |
| Vehiculos | 231 |
| Pessoas feridas | 171 |
| Pessoas mortas | 63 |

II. Estradas concedidas pela União :

| | |
|--|-----|
| Collisões | 8 |
| Descarrilamentos produzidos por animaes na linha | 22 |
| Descarrilamentos por causas diversas | 141 |

Material rodante deteriorado:

| | |
|---------------------------|----|
| Locomotivas | 41 |
| Vehiculos | 17 |
| Pessoas feridas | 47 |
| Pessoas mortas | 23 |

QUADRO N. 29

Legislação e decisões do Governo

Abaixo vão mencionados os principaes actos que dimanaram do Poder Executivo, em virtude de autorização legislativa, referentes já á revisão de contracto existente, já a novos contractos, nos annos de 1910 e 1911.

Alcobaça a Praia da Rainha

Decreto n. 8.123, de 28 de julho de 1910 — Autoriza a revisão do contracto da Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brazil. (*Diario Official* de 6 de setembro de 1910.)

Decreto 8.312, de 20 de outubro de 1910 — Altera a clausula XXIV do decreto n. 8.123, de 28 de julho de 1910, no sentido de fixar em 90 annos o prazo para a revisão da estrada de ferro de Alcobaça á Praia da Rainha, do seu prolongamento até a margem do rio Araguaya e do ramal para o Rio Tocantins. (*Diario Official* de 23 de outubro de 1910.)

Decreto n. 9.171, de 4 de dezembro de 1911 — Autoriza a revisão do traçado da estrada de ferro de Alcobaça á Praia da Rainha, permittindo seu ponto de partida da cidade de Cametá. (*Diario Official* de 6 de dezembro de 1911.)

Alegrete a Quarahim

Decreto n. 8.556, de 15 de fevereiro de 1911 — Autoriza o contracto para o estudo e construcção dessa estrada. (*Diario Official* de 21 de fevereiro de 1911.)

Central do Rio Grande do Norte

Decreto n. 8.765, de 31 de maio de 1911 — Transfere para a Companhia Viação e Construções os contractos de 15 de outubro de 1908 e 20 de março de 1909. (*Diario Official* de 6 de julho de 1911.)

Decreto n. 9.172, de 4 de dezembro de 1911 — Autoriza a revisão dos contractos de 15 de outubro de 1908 e 20 de março de 1909 para a construção e arrendamento da estrada. (*Diario Official* de 23 de novembro de 1911.)

Compagnie Auxiliaire

Decreto n. 9.101, de 8 de novembro de 1911 — Autoriza a revisão dos contracto de 15 de março de 1898 e 19 de junho de 1905. (*Diario Official* de 23 de novembro de 1911.)

Jaguarão a Basilio

Decreto n. 8.556, de 15 de fevereiro de 1911 — Autoriza o contracto para o estudo e construção desta estrada. (*Diario Official* de 21 de fevereiro de 1911.)

Maricá (prolongamento)

Decreto n. 7.942, de 7 de abril de 1910 — Autoriza o contracto com a Companhia Lavoura e Colonização em S. Paulo para o prolongamento de sua estrada até a margem da lagôa de Araruama. (*Diario Official* de 7 de junho de 1910.)

Mogyana

Decreto n. 8.415, de 7 de dezembro de 1910 — Concede autorização para construção, uso e gozo da linha ferrea de Igarapava a Uberaba. (*Diario Official* de 10 de dezembro de 1910.)

Decreto n. 8.588, de 8 de março de 1911 — Autoriza a revisão do contracto celebrado em virtude do decreto n. 8.415, de 7 de dezembro de 1910. (*Diario Official* de 11 de março de 1911.)

O *Diario Official* de 22 de março de 1911 publicou o termo de revisão.

Oeste de Minas

Decreto n. 8.271, de 6 de outubro de 1910 — Autoriza o contracto de construção da secção comprehendida entre Henrique Galvão e o kilometro 48 da Estrada de Ferro de Goyaz. (*Diario Official* de 18 de novembro de 1910.)

Rêde Ceará — Piauhy

Decreto n. 7.842 A, de 3 de fevereiro de 1910. — Substitue as clausulas XXIX e XXX do decreto n. 7.669, de 18 de novembro de 1909. (*Diario Official* de 20 de fevereiro de 1910.)

Contracto com a « South American Railway Constructions Company, Limited » de 4 de fevereiro de 1910.

Decreto n. 8.711, de 10 de maio de 1911 — Autoriza a revisão do contracto de 4 de fevereiro de 1910 com a « South American Railway Constructions Company, Limited ».

Rêde Paraná-Santa Catharina

Decreto n. 7.863, de 9 de fevereiro de 1910 — Approva as clausulas do contracto com a Companhia Estrada de Ferro Santa Catharina.

Decreto n. 9.155, de 29 de novembro de 1911 — Autoriza a incorporação da Estrada de Ferro de Santa Catharina á rêde ferro-viaria Paraná-Santa Catharina.

Decreto n. 7.928, de 31 de março de 1910—Autoriza a revisão do contracto de construcção e a transferência e reversão dos contractos de arrendamento das estradas de ferro do Paraná e D. Thereza Christina. (*Diario Official* de 27 de abril de 1910.)

Decreto n. 8.270, de 6 de outubro de 1910 — Incorpora á rêde desta estrada de ferro a que, de Assumpção, capital do Paraguay, se dirija á fóz do Iguassú, ou outro ponto mais conveniente nas proximidades das Sete Quedas. (*Diario Official* de 23 de outubro de 1910.)

Decreto n. 9.250, de 28 de dezembro de 1911 — Autoriza a revisão dos contractos celebrados com a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, em virtude dos decretos ns. 7.928 e 8.270, de 31 de março e 6 de outubro de 1910. (*Diario Official* de 30 de dezembro de 1911.)

S. Pedro a S. Luiz e S. Borja

Decreto n. 8.559, de 15 de fevereiro de 1911 — Autoriza o contracto para o estudo e construcção. (*Diario Official* de 22 de fevereiro de 1911.)

Decreto n. 8.948, de 6 de setembro de 1911 — Substitue a clausula 1ª do decreto n. 8.559, de 15 de fevereiro de 1911. (*Diario Official* de 14 de setembro de 1911.)

S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento

Decreto n. 8.556, de 15 de fevereiro de 1911 — Autoriza o contracto para o estudo e construcção. (*Diario Official* de 21 de fevereiro de 1911.)

Sorocabana e Ituana

Decreto n. 7.995, de 12 de maio de 1910 — Transfere para o porto de Tibiriçá, no rio Paraná, no lugar que melhor convier para a travessia desse rio, o ponto terminal da linha ferrea comprehendida nas da estrada de ferro Sorocabana, que, segundo a clausula 1ª do decreto n. 6.623, de 29 de agosto de 1907, se dirige de Capão Bonito para Agua Bôa, situada nas proximidades da foz do rio Tibagy, sendo mantida a mesma garantia de juros por kilometro. (*Diario Official* de 5 de junho de 1910.)

Estrada de ferro Therezopolis

Decreto n. 9.255, de 28 de dezembro de 1911 — Concede a esta estrada o prolongamento de sua linha ferrea até o sul de Itabira de Matto Dentro e dá outras providencias. (*Diario Official* de 30 de dezembro de 1911.)

Viação ferrea da Bahia

Decreto n. 8.321, de 23 de outubro de 1910 — Autoriza a revisão do contracto approved pelo decreto n. 7.308, de 29 de janeiro de 1909, para o fim de ser constituida a rêde de viação ferrea federal da Bahia.

Decreto n. 8.648, de 31 de março de 1911 — Autoriza a revisão do contracto de 31 de outubro de 1911, lavrado na conformidade do decreto n. 8.321, de 23 de outubro de 1910. (*Diario Official* de 5 de abril de 1911.)

Legislação das estradas subvencionadas

Pelo decreto n. 6.455, de 19 de abril de 1907, foram approvedas as bases regulamentares para o serviço do povoamento do sólo nacional.

Diz o art. 58 deste decreto :

« Verificada a utilidade da construcção da via ferrea economica para ligar terras devolutas colonizaveis ou nucleos coloniaes com estações de estradas de ferro, centros consumidores, portos maritimos ou fluviaes, a União poderá auxiliar a construcção mediante subvenção, paga de uma só vez, á razão de 6:000\$ por kilometro aberto ao trafego.

Em contracto previo serão definidas as condições a observar, quer de caracter tecnico, quer relativas a prazos, indemnização do auxilio concedido, extensão maxima a subvencionar e quaesquer outras».

A lei n. 2.221, de 30 de dezembro de 1909, que fixou a despeza geral da Republica para o exercicio de 1910, autorizou a elevar a subvenção, em seu art. 36, que assim se exprime :

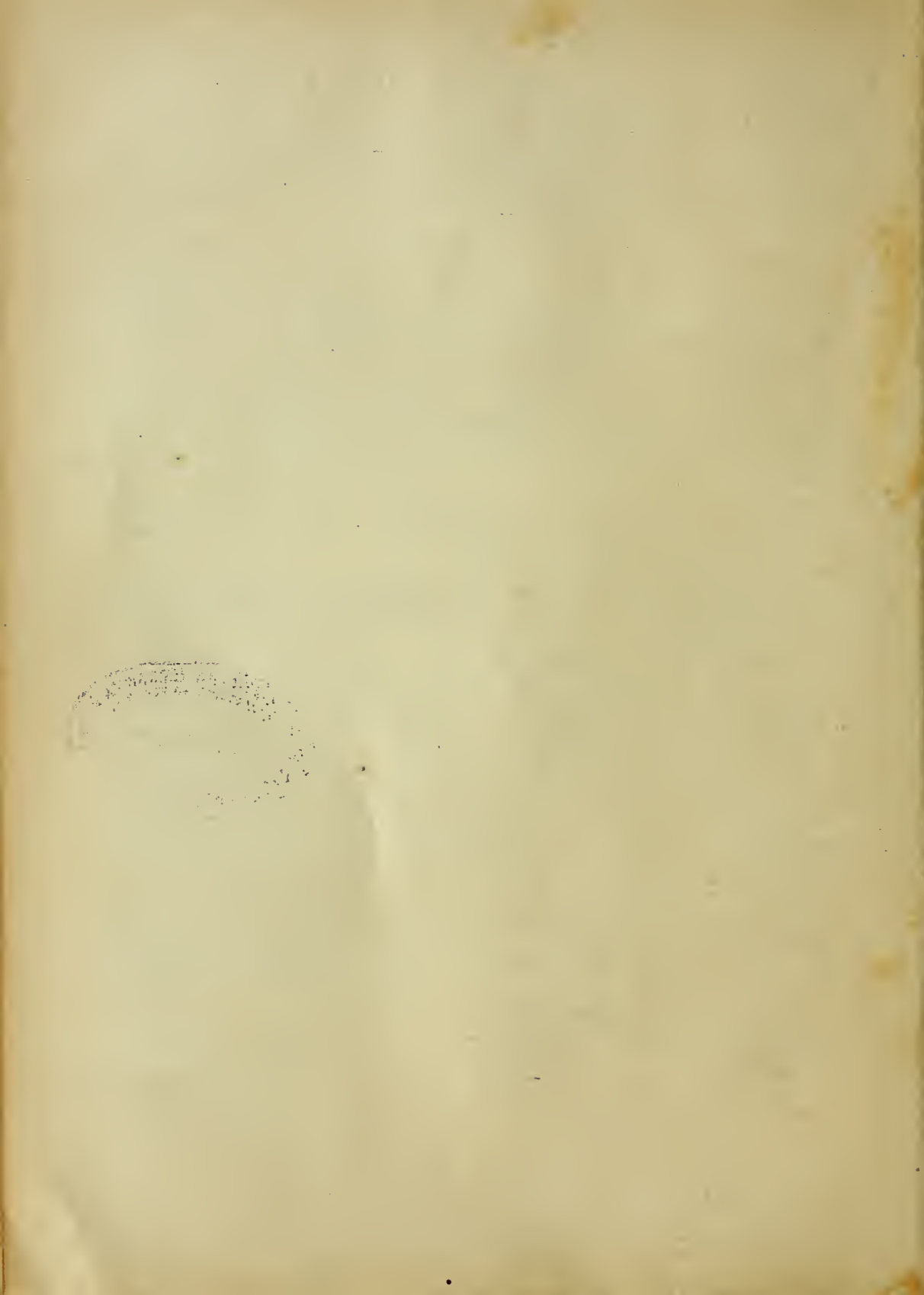
« Art. 36. Para os fins de que trata o art. 58 das bases que baixaram com o decreto n. 6.455, de 19 de abril de 1907, o Governo poderá abrir creditos supplementares e elevar a subvenção alli consignada a 15:000\$, quando se trate de via ferrea de bitola de um metro, que não gose de garantia de juros, federal ou estadual, comtanto que o pagamento se faça por trechos não inferiores a 20 kilometros em trafego.

No regimen destas leis foram concedidas subvenções a algumas linhas pelo Ministerio da Agricultura, que nomeou os engenheiros incumbidos de sua fiscalização.

Em breve o Sr. Ministro da Viação sentiu a necessidade de systematizar os contractos destas novas linhas, discriminando as attribuições que cabem a cada Ministerio, e para isso em aviso n. 37, de 4 de novembro de 1910, declarou ao Ministerio da Agricultura ser necessario estabelecer regras geraes para o dispositivo legal que autoriza uma subvenção kilometrica para as estradas de ferro coloniaes.

Dessa origem procede o decreto n. 8.532, de 25 de janeiro de 1911, que estabelece regras para a concessão dessas estradas com direito a subvenção. (Veja *Diario Official* de 28 de janeiro de 1911.)

No quadro 29 *in-fine* encontram-se os decretos que se referem a essas linhas concedidas nos exercicios de 1910 e 1911.



QUADRO N. 1



| N. DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTADOS PERCORRIDOS | DA UNIÃO OU CONCEDIDAS PELO UNIÃO | EXTENSÃO | | |
|-------------|--|---|---|-------------------|------------------|---------|
| | | | | Em trafego | Em construção | |
| 1 | S. Luiz a Caxias e ramal | Maranhão | Da União | — | 98,000 | |
| 2 | Sobral e prolongamento | Ceará e Piauhv | > | 277,000 | 58,900 | |
| 3 | Baturité prolongamento e ramaes | Ceará | > | 423,628 | 20,450 | |
| 4 | Central do Rio Grande do Norte | Rio Grande do Norte | > | 83,554 | 80,446 | |
| 5 | Natal a Independencia | Rio Grande e Parahyha | > | 171,497 | — | |
| 6 | Itamalahy a Picuhy | Parahyha do Norte | Não subvencionada | 9,777 | 20,223 | |
| 7 | Conde d'Eu | Cabedello ao Pilar | > > > | 74,339 | — | |
| 8 | | Entroncamento a Independencia | < > > | 66,259 | — | |
| 9 | | Mulungú a Alagôa Grande | > > > | 23,155 | — | |
| 10 | Recife ao Limoeiro e Timbaúha | Recife ao Limoeiro | Pernambuco | Não subvencionada | 82,976 | — |
| 11 | | Ramal de Nazareth | > | 13,069 | — | |
| 12 | | Nazareth a Timbauha | > | 45,040 | — | |
| 13 | | Timbaúha ao Pilar | > | 39,230 | — | |
| 14 | | Ramal de Campina Grande | > | 80,196 | — | |
| 15 | Ligação com a Central de Pernambuco | > | Não subvencionada | 10,200 | — | |
| 16 | Central de Pernambuco | > | Da União | 241,133 | 28,562 | |
| 17 | Recife ao S. Fran- cisco | Recife a Palmares | > | 124,739 | — | |
| 18 | | Ligação com a Central de Pernambuco | > | Não subvencionada | 6,230 | — |
| 19 | Sul de Pernambuco | Palmares a Bom Conselho | > | 146,420 | — | |
| 20 | | Glycerio a União | Pernambuco e Alagôas | > | 47,488 | — |
| 21 | Central de Alagôas e ramal | Jaraguá a União | Alagôas | > | 87,800 | — |
| 22 | | Lourenço de Albuquerque a Palmeira dos Índios | > | 61,000 | 45,000 | |
| 23 | Ribeirão a Bonito | Pernambuco | > | 28,657 | — | |
| 24 | Paulo Affonso | Pernambuco e Alagôas | > | 115,833 | — | |
| 25 | Bahia ao S. Francisco | Bahia | > | 123,340 | — | |
| 26 | Alagoinhas a Propriá | > e Sergipe | > | 103,504 | 220,000 | |
| 27 | S. Francisco (Alagoinhas a Joazeiro) | > | > | 452,340 | — | |
| 28 | Central da Bahia | S. Felix a Bandeira de Mello | > | 254,600 | — | |
| 29 | | Ramal da Feira de Sant'Anna | > | 45,050 | — | |
| 30 | | > de Olhos d'Agua | > | 13,400 | — | |
| 31 | | > > S. Gonçalo | > | 3,600 | — | |
| 32 | Central do Brazil | Bitola de 1m,60 | Districto Federal, Rio, Minas e S. Paulo | > | 903,244 | 66,080 |
| 33 | | > > 1m,40 | Rio de Janeiro | > | 63,368 | 48,500 |
| 34 | | > > 1m,00 | Districto Federal, Rio, Minas e S. Paulo | > | 913,130 | 235,162 |
| 35 | Rio do Ouro | > mixta (1m,60 e 1m,00) | Idem | 52,403 | — | |
| 36 | | Cruzeiro a Santa Rita de Cassia | Districto Federal e Rio de Janeiro S. Paulo e Minas | > | 127,973 | — |
| 37 | Rêde Sul-Mineira | Ramal de Campanha | Minas Geraes | > | 360,435 | 227,012 |
| 38 | | > > Alfenas | > | 85,970 | — | |
| 39 | Rêde Sul-Mineira | Passa-Tres á Barra do Pirahy | Rio de Janeiro | (a) | 7,578 | — |
| 40 | | Barra do Pirahy a Carvalhos | Rio e Minas | (a) | 40,859 | — |
| 41 | | Soledade a Sapucahy | Minas Geraes | (a) | 174,966 | — |
| 42 | | Soledade a Carvalhos | > | (a) | 269,529 | — |
| 43 | | | (a) | 41,769 | 67,175 | |

CAPITAL GARANTIDO

| M. KILOMETROS | | | CAPITAL GARANTIDO | TAXA DE GARANTIA | CAPITAL EMPREGADO | OBSERVAÇÕES | N. DE OREME | |
|-----------------------|------------------------|-----------|-------------------|------------------|-------------------|---|-------------|----|
| Com estudos aprovados | Em estudos ou estudads | Total | | | | | | |
| 190,170 | 222,009 | 510,170 | — | — | 4.017:956,842 | | 1 | |
| 119,300 | 204,366 | 659,646 | — | — | 8.745:043,374 | | 2 | |
| 58,000 | 459,550 | 961,628 | — | — | 23.226:554,132 | Capital empregado, inclusive estudos. | 3 | |
| 67,411 | 76,000 | 307,411 | — | — | 5.034:314,381 | | 4 | |
| — | — | 171,197 | — | — | 7.411:111,111 | Arrendada á "Great Western of Brazil Railway", no capital empregado não está incluído o custo do trecho de Nova Cruz a Independencia | 5 | |
| — | 120,433 | 450,433 | — | — | 610:510,130 | | 6 | |
| — | — | 74,339 | — | — | 6.615:751,111 | Arrendada á «Great. Western of Brazil Railway». | 7 | |
| — | — | 66,259 | — | — | | Idem. | 8 | |
| — | — | 23,155 | — | — | | Idem. | 9 | |
| — | — | 82,976 | — | — | 5.000:000,000 | Trecho que gozava de garantia de juros. | 10 | |
| — | — | 13,069 | — | — | | Idem. | 11 | |
| — | — | 45,040 | — | — | 1.817:763,300 | | 12 | |
| — | — | 39,230 | — | — | — | Arrendada á "Great Western of Brazil Railway". | 13 | |
| — | — | 80,196 | — | — | — | | 14 | |
| — | — | 40,200 | — | — | — | | 15 | |
| — | 185,220 | 454,975 | — | — | — | De Recife a Flores. | 16 | |
| — | — | 124,739 | — | — | 11.423:038,900 | | 17 | |
| — | — | 6,230 | — | — | — | | 18 | |
| — | 69,400 | 215,320 | — | — | 22.534:671,233 | | 19 | |
| — | — | 47,438 | — | — | | | | 20 |
| — | — | 87,800 | — | — | 6.413:000,000 | Capital empregado na linha em trafego. | 21 | |
| — | 32,881 | 138,881 | — | — | | | | 22 |
| — | 33,200 | 61,857 | — | — | — | | 23 | |
| — | — | 115,853 | — | — | 6.827:380,200 | | 24 | |
| — | — | 123,340 | — | — | 16.000:000,000 | | 25 | |
| 94,773 | — | 427,367 | — | — | 10.232:351,813 | | 26 | |
| 100,281 | — | 552,591 | — | — | 20.392:119,000 | | 27 | |
| 304,960 | — | 559,560 | — | — | 13.613:380,000 | | 28 | |
| — | — | 45,060 | — | — | | | | 29 |
| — | — | 13,400 | — | — | | | | 30 |
| — | — | 3,600 | — | — | — | | 31 | |
| — | 195,000 | 1.164,333 | — | — | 247.133:952,148 | Em construção : prolongamento da União Valenciana e ligação com Tabóas. | 32 | |
| — | — | 114,868 | — | — | | | | 33 |
| — | 263,000 | 1.414,292 | — | — | 3.543:856,000 | O capital empregado na construção, até 31 de dezembro, foi de 611:419,710. | 34 | |
| — | — | 52,103 | — | — | | | | 35 |
| — | — | 127,978 | — | — | — | | 36 | |
| — | — | 537,447 | — | — | — | | 37 | |
| — | — | 85,970 | — | — | — | | 38 | |
| — | — | 7,578 | — | — | — | (a) Em virtude da clausula 4ª do decreto n. 7.704, de 2 de dezembro de 1903, esta linha reverterá para a União no fim do prazo do arrendamento. | 39 | |
| — | — | 40,839 | — | — | 23.734:469,500 | | 40 | |
| — | — | 174,966 | — | — | | | | 41 |
| — | — | 262,529 | — | — | | | | 42 |
| — | — | 103,944 | — | — | — | | 43 | |

| N. DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTADOS PERCORRIDOS | DA UNIÃO OU CONCEDIDAS PELA UNIÃO | EXTENSÃO | |
|-------------|---|------------------------------------|---|---------------|------------------|
| | | | | Em trafego | Em construção |
| 44 | Sítio a Paraopoba | Minas Geraes | Da União | 601,530 | 28,000 |
| 45 | Ramaes de Ribeirão Vermelho e Itapeçerica | » » | » | 81,716 | — |
| 46 | Ramal de Pitanguy | » » | » | 4,800 | — |
| 47 | » » Aguas Santas | » » | » | 12,000 | — |
| 48 | Ribeirão Vermelho a Formiga | » » | » | 143,892 | — |
| 49 | Oeste de Minas | » » | » | 83,000 | 118,000 |
| 50 | » » » Carrancas | » » | » | 83,000 | 118,000 |
| 51 | Barra Mansa a Angra dos Reis | Rio de Janeiro | » | 70,790 | 35,000 |
| 52 | » » » Bom Jardim | Rio e Minas Geraes | » | 51,950 | 52,000 |
| 53 | Bello Horizonte á Estrada de Ferro de Goyaz | Minas Geraes | » | — | 294,000 |
| 54 | Ramal do Pará | » » | » | — | 30,000 |
| 55 | Itararé ao Uruguay | — | Subvencionada | 883,131 | — |
| 56 | S. Francisco ao Iguassú | Santa Catharina e Paraná | » | 96,453 | 143,115 |
| 57 | Réde Paraná — Santa Catharina | Paraná | Da União | 110,387 | — |
| 58 | Paranaguá a Curitiba | » | » | 305,995 | — |
| 59 | Prolongamento e ramaes | Santa Catharina | » | 111,400 | — |
| 60 | Imbituba a Lauro Müller | » » | » | 5,240 | — |
| 61 | Ramal de Laguna | Rio Grande do Sul | » | 261,924 | — |
| 62 | Santa Maria a Margem | » » » » | » | 93,408 | — |
| 63 | Margem a Neustadt | » » » » | » | 374,320 | — |
| 64 | Santa Maria a Uruguayana | » » » » | » | 207,596 | — |
| 65 | Cacequi a Bagé | » » » » | » | 30,311 | — |
| 66 | Ramal de Santa Cruz | » » » » | » | 3,292 | — |
| 67 | Compagnie Auxiliaire | » » » » | » | 88,458 | — |
| 68 | Porto Alegre a Taquára | » » » » | » | 535,097 | — |
| 69 | Santa Maria ao Uruguay | » » » » | » | 302,410 | — |
| 70 | Rio Grande a Bagé e ramaes | » » » » | » | 117,269 | — |
| 71 | Montenegro a Caxias | » » » » | » | 156,309 | — |
| 72 | Saycan a Livramento | » » » » | » | 30,000 | 19,405 |
| 73 | Cruz Alta a Santo Angelo | » » » » | » | — | — |
| 74 | S. Pedro a S. Borja | » » » » | » | — | 123,970 |
| 75 | Itaqui a S. Borja | » » » » | » | 20,000 | — |
| 76 | Lorena a Itajubá | S. Paulo e Minas | » | 113,176 | 86,824 |
| 77 | Goyaz e ramaes | Minas Geraes | Subvencionada | — | — |
| 78 | Formiga ao 1.º kilometro 200 | » » | Da União | — | — |
| 79 | Do kilometro 200 a Goyaz | Minas e Goyaz | » | — | 54,127 |
| 80 | Ramal de Araguayary a Catalão | Minas Geraes | » | — | — |
| 81 | » » Uberaba a S. Pedro | » » | » | 50,940 | 11,400 |
| 82 | Alcobaça a Praia da Rainha | Pará | Subvencionada | 78,000 | — |
| 83 | Caxias a Cajazeiras | Maranhão | » | — | — |
| 84 | » » Araguaya | Maranhão e Goyaz | Não subvencionada | — | — |
| 85 | Victoria a Minas | Espirito Santo e Minas | Subvencionada | 377,637 | 55,000 |
| 86 | Victoria a Minas | Minas Geraes | » | 27,000 | 110,606 |

| KILOMETROS | | | CAPITAL GARANTIDO | TAXA DE GARAN- TIA | CAPITAL EMPREGADO | OBSERVAÇÕES | N. DE ORDEM |
|----------------------------|-------------------------------|-----------|----------------------|-----------------------------|----------------------|--|-----------------|
| Com estudos provados | Em estudos ou estudados | Total | | | | | |
| — | — | 629,580 | — | — | } 16.292:758\$533 | Em construção : de Gougalves Ferreira a Claudio. | 44 |
| — | 40,000 | 121,749 | — | — | | Em estudos : de Itapecorica a Formiga. | 45 |
| — | — | 4,800 | — | — | — | — | 46 |
| — | — | 12,000 | — | — | — | — | 47 |
| — | — | 143,892 | — | — | — | — | 48 |
| — | — | 103,000 | — | — | — | Em construção : de Carrancas a Bom Jardim. | 49 |
| — | — | 105,790 | — | — | — | Em construção : do Alto da Serra a Angra. | 50 |
| — | — | 103,950 | — | — | — | Em construção : de Cedro a Bom Jardim. | 51 |
| — | — | 201,000 | — | — | — | — | 52 |
| — | — | 30,000 | — | — | — | — | 53 |
| — | 468,220 | 1.351,351 | } 33.957.710\$000 | 6 % | } 56.167:870\$329 | Decreto n. 7.923, de 31 de março de 1910. | 54 |
| 234,967 | 528,613 | 1.002,851 | | | | | 11.531:487\$310 |
| — | — | 110,337 | — | — | 11.472:500\$000 | — | 56 |
| — | 46,131 | 352,131 | — | — | 9.184:468\$000 | — | 57 |
| — | — | 111,100 | — | — | } 5.609:298\$000 | — | 58 |
| — | — | 5,240 | — | — | | 59 | |
| — | — | 261,924 | — | — | — | — | 60 |
| — | — | 93,408 | — | — | — | Com esta linha despenderam-se 7.265:200\$806. | 61 |
| — | — | 374,320 | — | — | — | Com a linha de Urugayana a Cacequy despenderam-se 10.456:383\$993. | 62 |
| — | — | 207,596 | — | — | — | — | 63 |
| — | — | 30,311 | — | — | — | — | 64 |
| — | — | 3,292 | — | — | } 61.691:693\$979 | Este capital representa o que foi despendido pela companhia arrendataria. | 65 |
| — | — | 88,458 | — | — | | | 66 |
| — | — | 535,097 | — | — | — | Com a linha de Passo Fundo ao Uruguay despenderam-se 7.749:835\$376. | 67 |
| — | — | 302,440 | — | — | — | — | 68 |
| — | — | 117,269 | — | — | — | Com esta linha despenderam-se 9.058:467\$961. | 69 |
| — | — | 156,309 | — | — | — | Com esta linha despenderam-se 8.813:981\$842. | 70 |
| 51,548 | — | 100,953 | — | — | 986:299\$100 | — | 71 |
| 34,440 | — | 34,440 | — | — | — | — | 72 |
| — | — | 123,870 | — | — | 3.211:143\$815 | — | 73 |
| — | 60,000 | 80,000 | — | — | — | — | 74 |
| — | — | 200,000 | 7.500:000\$000 | 6 % | 3.621:780\$000 | Clausula 4ª do decreto n. 7.562, de 23 de setembro de 1909. | 75 |
| 311,242 | 646,911 | 958,153 | — | — | — | — | 76 |
| 62,191 | — | 116,318 | — | — | 2.329.911\$352 | — | 77 |
| 51,120 | 222,221 | 273,341 | — | — | — | — | 78 |
| 121,860 | — | 184,200 | — | — | — | — | 79 |
| — | — | 78,000 | 2.214:774\$517 | 6 % | 2.211:774\$517 | — | 80 |
| 182,720 | — | 182,720 | — | — | — | — | 81 |
| 300,167 | 200,000 | 922,804 | 32.870:896\$609 | 6 % | 32.870:836\$609 | — | 82 |
| — | — | 147,606 | 4.500:000\$000 | 6 % | 1.143:720\$000 | Capital empregado na linha em trafego ; com a construção gastou-se 1.694:453\$066. | 83 |

| N. DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTADOS PERCORRIDOS | DA UNIÃO OU CONCEDIDAS PELA UNIÃO | EXTENSÃO | |
|-------------|---|-----------------------------------|---|---------------|------------------|
| | | | | Em trafego | Em construção |
| 84 | Porto Novo a Saude | Minas Geraes | Não subvencionada | 309,768 | — |
| 85 | Ramal de Vista Alegre a Leopoldina . . | » » | » | 12,456 | — |
| 86 | » » Sumidouro | Rio de Janeiro e Minas | » | 91,931 | — |
| 87 | Macahe a Glycerio | Rio de Janeiro | Subvencionada . . | 43,512 | — |
| 88 | Triumpho a Manoel de Moraes | » » » | » | 51,440 | — |
| 89 | Campos a Porciuncula | » » » | Não subvencionada | 169,079 | — |
| 90 | Murundú a S. Eduardo | » » » | » | 20,627 | — |
| 91 | Leopoldina Railway. Itaperuna a Poço Fundo | » » » | » | 33,536 | — |
| 92 | S. Ednardo a Moniz Freire | Espirito Santo e Rio | Subvencionada . . | 92,669 | — |
| 93 | Moniz Freire a Mathilde | Espirito Santo | Não subvencionada | 80,330 | — |
| 94 | Matilde a Victoria | » » | » | 79,267 | — |
| 95 | Cachoeiro a Alegre | » » | » | 48,642 | 98,020 |
| 96 | Mattozinhos a Castello | » » | » | 21,425 | — |
| 97 | Praia Formosa a Entroncamento | Districto Federal e Rio | » | 48,966 | — |
| 98 | Capivary a Cabo Frio | Rio de Janeiro | » | — | — |
| 99 | Prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá | » » | » | — | 64,136 |
| 100 | Corcovado | Capital Federal | » | 3,824 | — |
| 101 | Capital Federal a Petropolis | Districto Federal e Rio | » | — | — |
| 102 | Prolongamento da Ferro-Carril Carioca | Districto Federal | » | 5,000 | 15,020 |
| 103 | Bananal | Rio e S. Paulo | » | 28,000 | — |
| 104 | Rezende á Bocaina | » » | » | 38,810 | — |
| 105 | Prolongamento da Estrada de Ferro Funilense | S. Paulo | Subvencionada . . | — | — |
| 106 | Santos a Jundiaby | » | Não subvencionada | 139,000 | — |
| 107 | Capão Bonito ao porto Tibiriçá | » | Subvencionada . . | 217,600 | — |
| 108 | Sorocabana e Ituana { Tatuhy a Itararé | » | » | 250,007 | — |
| 109 | { Prolongamento para Santos | » | Não subvencionada | — | — |
| 110 | Rio Claro a Araraquára | » | » | 127,486 | — |
| 111 | Paulista { Ramal de Jabú | » | » | 142,952 | — |
| 112 | { Baurú a Pederneiras | » | » | 38,178 | — |
| 113 | Ribeirão Preto a Jaguára | » | » | 191,475 | — |
| 114 | Jaguára a Araguay | Minas e S. Paulo | Subvencionada . . | 281,104 | — |
| 115 | Mogyana { Ramal de Caldas | S. Paulo e Minas | Não subvencionada | 76,837 | — |
| 116 | { Mogymirim a Santos | S. Paulo | » | — | — |
| 117 | { Igarapava a Uberaba | S. Paulo e Minas | » | — | — |
| 118 | Araraquara a Jataby | S. Paulo, Minas e Goyaz | » | — | — |
| 119 | Noroeste do Brazil. { Baurú á Itapura | S. Paulo | Subvencionada . . | 436,320 | — |
| 120 | { Itapura a Corumbá | S. Paulo, Matto Grosso | Da União | 25,942 | 598,684 |
| 121 | S. Paulo a Goyaz | S. Paulo e Goyaz | Subvencionada . . | — | — |
| 122 | Madeira Mamoré | Matto Grosso | Da União | 152,000 | 208,000 |
| 123 | Quarahim a Itaquy | Rio Grande do Sul | Subvencionada . . | 175,597 | — |
| 124 | Pelotas ás colonias de S. Lourenço | » | » | — | — |
| 125 | Minas de S. Jeronymo | » | » | — | — |
| | | | | 15,225,627 | 3,367,776 |

| KILOMETROS | | | CAPITAL GARANTIDO | TAXA DE GARAN TIA | CAPITAL EMPREGADO | OBSERVAÇÕES | N. DE ORDEM |
|----------------------------|-------------------------------|------------|----------------------|----------------------------|----------------------|--|-------------------|
| Com estudos provados | Em estudos ou estudados | Total | | | | | |
| — | — | 369,768 | — | — | — | | 84 |
| — | — | 12,456 | — | — | — | | 85 |
| — | — | 91,931 | — | — | — | | 86 |
| — | — | 13,512 | 1.196:805\$897 | 6 0/0 | 1.196:805\$897 | | 87 |
| — | — | 51,440 | 1.543:200\$000 | 6 0/0 | 1.543:200\$000 | | 88 |
| — | — | 169,079 | — | — | — | | 89 |
| — | — | 20,627 | — | — | 6.856:156\$600 | | 90 |
| — | — | 33,536 | — | — | — | | 91 |
| — | — | 92,669 | 2.796:900\$000 | 6 0/0 | 4.770:061\$337 | | 92 |
| — | — | 80,330 | — | — | — | | 93 |
| — | — | 79,267 | — | — | — | | 94 |
| — | — | 146,662 | — | — | — | | 95 |
| — | — | 21,425 | — | — | — | | 96 |
| — | — | 48,966 | — | — | — | | 97 |
| 54,160 | — | 54,160 | — | — | — | | 98 |
| — | — | 64,186 | — | — | — | Decreto n. 7.942, de 7 abril de 1910. | 99 |
| — | — | 3,824 | — | — | — | Tração electrica. | 100 |
| 57,000 | — | 57,000 | — | — | — | Tramway electrico. | 101 |
| — | — | 13,020 | — | — | — | Idem. | 102 |
| — | — | 28,000 | — | — | 810:000\$000 | | 103 |
| — | — | 33,810 | — | — | — | | 104 |
| 44,000 | — | 44,000 | — | — | — | Decreto n. 8.103, de 21 de julho de 1910. | 105 |
| — | — | 139,000 | — | — | £ 6.738.802-15-10 | | 106 |
| 75,280 | 126,000 | 418,880 | 6.540:000\$000 | 6 0/0 | — | | 107 |
| — | — | 250,007 | 7.500:000\$000 | 6 0/0 | 27.900:588\$343 | Decreto n. 7.995, de 12 de maio de 1910. | 108 |
| 183,000 | — | 183,000 | — | — | — | | 109 |
| 40,000 | — | 167,486 | — | — | — | | 110 |
| — | — | 142,952 | — | — | 14.651:489\$888 | | 111 |
| — | — | 38,178 | — | — | — | | 112 |
| — | — | 191,475 | — | — | 6.153:857\$750 | | 113 |
| — | 49,025 | 330,129 | 8.430:000\$000 | 6 0/0 | 8.430:000\$000 | Decreto n. 8.415, de 7 de dezembro de 1910. | 114 |
| — | — | 76,887 | — | — | (a) | (a) Incluído na linha de Ribeirão a Jaguára. | 115 |
| 265,130 | — | 265,120 | — | — | 431:649\$550 | | 116 |
| — | 48,730 | 48,730 | — | — | — | Decreto n. 8.415, de 7 de dezembro de 1910. | 117 |
| — | — | — | — | — | — | Decreto n. 7.245, de 24 de dezembro de 1908. | 118 |
| — | — | 436,320 | 13.110:000\$000 | 6 0/0 | 14.324:630\$736 | | 119 |
| 341,160 | — | 965,786 | — | — | 18.228:133\$343 | | 120 |
| — | 120,000 | 120,000 | — | — | — | Decreto n. 8.392, de 14 de novembro de 1910. | 121 |
| — | — | 330,000 | — | — | 21.068:007\$443 | | 122 |
| — | — | 175,597 | 6.000:000\$000 | 6 0/0 | 8.540:549\$815 | | 123 |
| 135,590 | — | 135,590 | — | — | — | | 124 |
| 149,000 | — | 149,000 | — | — | — | | 125 |
| 371,460 | 4.410,000 | 26.692,772 | | | | | |

GARANTIA DE JUROS — RESPONSABILIDADE DO GOVERNO DA UNIÃO EM 1910, NA EUROPA E NO BRAZIL

| DE IGNAÇÃO DAS ESTRADAS | CAPITAL FIXADO | CAPITAL DEPEND DO OU DEPOSITADO | TAXA | EXTENSÃO EM TRAFEGO | RECEITA | DESPEZA | G A R A N T I A INTEGRAL | QUANTIA PAGA NA EUROPA | ONUS EFFECTIVO |
|---|-----------------|---------------------------------|------|---------------------|---------------|---------------|--------------------------|------------------------|----------------|
| I — COM GARANTIA EM OURO | | | | | | | | | |
| Alcobaça a Praia da Rainha. | 757:683,000 | Frs. 43.414,550 | 6 % | 50,940 | — | — | £ 37.404-5-2 | £ 36.350-0-7 | £ 33.350-0-7 |
| Victoria a Ialabra | Frs. 3.331,433 | Frs. 55.734,922 | 6 % | 377,637 | 2.592:063,735 | 3.431:773,699 | £ 141.910-8-0 | £ 143.510-1-0 | £ 143.510-1-0 |
| Victoria a Minas } Curralinho a Itamantina | — | Frs. 12.747,874 | 6 % | 37,000 | 8.133,455 | 24:373,941 | £ 30.594-17-0 | £ 30.594-17-0 | £ 30.594-17-0 |
| Goyaz — Formiga ao kilometro 300 | — | Frs. 21.543,457 | 6 % | 413,476 | 100:030,350 | 301:724,197 | £ 50.991-10-0 | £ 50.432-43-9 | £ 50.432-41-0 |
| Noroeste — Balurá a Itapura | — | Frs. 44.855,594 | 6 % | 433,320 | 574:181,334 | 797:028,757 | £ 403.842-0-0 | £ 403.842-0-0 | £ 403.842-0-0 |
| S. Paulo-Rio Grande } Itararé ao Uruguay | £ 4.519,769-5-0 | £ 5.049,435-0-0 | 6 % | 883,431 | 2.032:563,402 | 2.061:653,041 | £ 302.337-16-0 | £ 302.337-16-0 | £ 322.337-16-0 |
| S. Francisco do Iguaçu | — | — | 6 % | 95,453 | 400:545,351 | 437:974,382 | £ 40.500-0-0 | £ 40.500-0-0 | £ 40.500-0-0 |
| Quarahim a Itaquí | £ 675.000-0-0 | — | 6 % | 475,597 | 434:503,403 | 400:104,404 | £ 40.500-0-0 | £ 42.833-10-1 | £ 40.500-0-0 |
| | | | | 2.169,957 | | | | | £ 766.702-9-4 |
| II — COM GARANTIA EM PAPEL | | | | | | | | | |
| Caxias a Cajazeiras | 2.165.495,912 | 40.273,533 | 6 % | 73,000 | 110:355,302 | 114:154,889 | 432:386,3471 | — | 432:386,3471 |
| Jacodina } Barão de Araruama (prolongamento) Railway } Central de Macabé | — | 4.543:200,000 | 6 % | 51,410 | 114:409,803 | 165:216,242 | 92:592,000 | — | 92:592,000 |
| Santo Eduardo a Itapemirim | — | 4.105:805,000 | 6 % | 43,512 | 62:393,773 | 106:865,332 | 71:503,300 | — | 71:503,300 |
| Mogyana — Jaguára a Araguary | — | 2.795:900,000 | 6 % | 92,639 | 167:724,205 | 331:901,370 | 477:814,600 | — | 167:814,600 |
| Sorocabana } Capão Bonito ao Porto Tibiriçá e Ituaara } Tatuby a Ituaara é | — | 6.430:100,000 | 6 % | 231,404 | 980:705,156 | 1.031:373,011 | 595:800,000 | — | 595:800,000 |
| | | 7.500:000,000 | 6 % | 217,588 | 1.061:392,000 | 801:739,413 | 392:400,000 | — | 132:777,413 |
| | | | 6 % | 257,007 | 908:428,050 | 87:924,3659 | 450:000,000 | — | 349:983,000 |
| | | | | 1.014,320 | | | | | 1.452:171,3823 |

QUADRO N. 3

| N. DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS COMPANHIAS | EXTENSÃO TOTAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1910 | | | CUSTO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1910 | | | Com garantia |
|-------------|---|--|------------------|---------------|---------------------------------|---------------|------------------------|--------------------|
| | | Em trafego | Média em trafego | Em construção | Da parte em trafego | Por kilometro | Da parte em construção | |
| | | Kilometros | Kilometros | Kilometros | | | | |
| 1 | South American Railway Construction | 701,219 | 701,219 | 79,650 | 31.971:597\$800 | 45:608\$556 | — | — |
| 2 | Great Western of Brazil Railway | 1.474,788 | 1.474,788 | 93,785 | — | — | — | — |
| 3 | Viação Geral da Bahia. | 995,904 | 995,904 | — | 60.237:850\$000 | 60:479\$000 | — | — |
| 4 | Auxiliaire des Chémins de Fer au Brésil. | 2.170,424 | 2.081,391 | — | (a) 61.691:693\$079 | 28:580\$850 | — | — |
| 5 | Brazil Great Southern Railway | 175,597 | 175,597 | 123,870 | 8.540:54\$315 | 48:637\$219 | 3.746:067,450 | 6.000:000\$000 |
| 6 | Estrada de Ferro de Goyaz. | 113,176 | 103,900 | 140,951 | 3.621:78\$000 | 22:051\$150 | 2.829:911\$350 | 7.500:000\$000 |
| 7 | Estradas de Ferro do Norte do Brazil. | 50,940 | 50,940 | 11,400 | (b) 7.316:171\$430 | — | — | 3.859:333\$333 |
| 8 | Geral de Melhoramentos no Maranhão | 78,000 | 78,000 | — | 2.214:774\$517 | 28:394\$544 | — | 2.214:774\$517 |
| 9 | Leopoldina Railway. | 2.570,429 | — | 114,930 | — | — | — | (c) 5.536:905\$000 |
| 10 | Estrada de Ferro Noroeste do Brazil. | 462,264 | 462,264 | 939,842 | (d) 15.384:000\$000 | 35.203\$000 | 18.228:133\$343 | 15.384:000\$000 |
| 11 | Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação. | 1.457,115 | 1.427,115 | 121,040 | 90.618:559\$305 | 60:910\$524 | 641:419\$710 | 8.430:000\$000 |
| 12 | Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes. | 1.150,876 | 1.150,876 | — | 114.323:630\$000 | 99:325\$800 | — | — |
| 13 | S. Paulo Railway. | 190,548 | 190,548 | — | £ 6.469.946—19—2 | £ 33,962—10—0 | — | — |
| 14 | Estradas de Ferro Federaes Brazileiras. | 981,106 | 973,153 | 90,175 | 41.163:253\$225 | 41:960\$500 | 2.003:975\$230 | — |
| 15 | Estrada de Ferro Victoria a Minas. | 414,637 | 352,700 | 175,624 | 21.937:254\$945 | 52:860\$355 | — | 32.870:896\$609 |
| 16 | Rio de Janeiro Tramway, Light and Power. | (g) | — | — | — | — | — | — |
| 17 | Lavoura e Colonização de S. Paulo. | 68,000 | 68,000 | 64,186 | — | — | — | — |
| 18 | Estrada de Ferro S. Paulo - Rio Grande | 974,392 | 825,420 | 143,615 | 56.167:870\$899 | 66:292\$966 | 11.531:467\$310 | 33.957:710\$000 |
| 19 | Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. | 152,000 | 152,000 | 208,000 | 21.068:007\$443 | 138:605\$312 | — | — |
| 20 | Estrada de Ferro Sorocabana | 467,595 | 467,595 | — | 19.747:304\$134 | 42:231\$180 | — | 14.040:000\$000 |

(a) Quantia gasta pela companhia arrendataria.

(b) Inclusive a parte em construção.

(c) esta importancia refere-se somente ás linhas garantidas pela União.

(d) Do trecho de Baurú a Itapura.

(e) Accões preferencias.

(f) O Estado de Minas Geraes garante juros sobre o capital de 12.934:000\$000.

(g) Esta companhia é proprietária da estrada de ferro do Corcovado, com extensão de 3,324 kilometros, de cremalheira e por tracção electrica.

| CAPITAL DAS COMPANHIAS | | | FORMAÇÃO DO CAPITAL | | | | | N. DE ORDEM |
|------------------------|-----------------|------------------|--------------------------|------------------------------|------------------|-----------------|------------------|-------------|
| CLASSIFICAÇÃO | Sem garantia | Total | Em acções integralizadas | Em acções não integralizadas | Em debentures | Não consolidado | Total | |
| | 5.850:000\$000 | 5.850:000\$000 | — | — | — | — | 5.850:000\$000 | 1 |
| £ | 2.999.950-0-0 | £ 2.999.950-0-0 | £ 1.500.000-0-0 | — | £ 1.499.950-0-0 | — | £ 2.999.950-0-0 | 2 |
| | 4.700:000\$000 | 4.700:000\$000 | — | — | — | — | 4.700:000\$000 | 3 |
| | 61.691:693\$979 | 61.691:693\$979 | Frs. 30.000.000 | — | Frs. 72.500.000 | — | Frs. 102.500.000 | 4 |
| % | 2.540:549\$815 | £ 2.540:549\$815 | £ 350.000-0-0 | — | £ 439.000-0-0 | £ 67.895-0-0 | £ 856.895-0-0 | 5 |
| % | 11.325:000\$000 | 11.325:000\$000 | 10.000:000\$000 | — | 8.825:000\$000 | — | 18.825:000\$000 | 6 |
| % | 15.280:249\$214 | 20.139:582\$547 | — | 12.500:000\$000 | 7.639:582\$547 | — | 20.139:582\$547 | 7 |
| % | 985:225\$483 | 3.200:060\$000 | 3.200:000\$000 | — | — | — | 3.200:000\$000 | 8 |
| % | 97.401:154\$260 | 102.933:059\$260 | £ 5.600.690-0-0 | — | £ 5.889.800-0-0 | — | £ 11.580.496-0-0 | 9 |
| % | 13.148:500\$000 | 28.532:500\$000 | 10.000:000\$000 | — | 18.532.500\$000 | — | 28.532.500\$000 | 10 |
| % | 72.992:164\$383 | 81.422:164\$383 | 80.000:000\$000 | — | 1.422:164\$383 | — | 81.422:164\$383 | 11 |
| | 99.654:222\$220 | 99.654:222\$220 | 80.000:000\$000 | (e) — | 19.654:222\$220 | — | 99.654:222\$220 | 12 |
| £ | 6.000.000-0-0 | £ 6.000.000-0-0 | £ 3.000.000-0-0 | £ 1.000.000-0-0 | £ 2.000.000-0-0 | — | £ 6.000.000-0-0 | 13 |
| (f) | 49.809:800\$000 | 49.809:800\$000 | 20.000:000\$000 | — | 29.809:800\$000 | — | 49.809:800\$000 | 14 |
| % | 20.079:103\$391 | 52.950:000\$000 | 14.120:000\$000 | — | 38.830:000\$000 | — | 52.950:000\$000 | 15 |
| | — | — | — | — | — | — | — | 16 |
| | — | — | — | — | — | — | — | 17 |
| % | 43.599:214\$000 | 77.556:924\$000 | Frs. 20.000.000 | — | Frs. 199.708.000 | — | Frs. 219.708.000 | 18 |
| | 20.109:940\$000 | 20.109:940\$000 | 18.285:440\$000 | (e) 1.824:540\$000 | — | — | 20.109:940\$000 | 19 |
| % | 22.000:377\$778 | £ 2.055.555-0-0 | £ 2.055.555-0-0 | — | £ 2.000.000-0-0 | — | £ 4.055.555-0-0 | 20 |

DESPEZA DE FISCALIZAÇÃO E AUXÍLIOS PRESTADOS ÀS COMPANHIAS

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM 31 DE DEZEMBRO 1910 | | | TOTAL DESPENSADO ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 1910 COM A FISCALIZAÇÃO | QUANTIAS PAGAS ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 1910 COM GARANTIA DE JUROS | OBSERVAÇÕES | |
|--|--|------------------|----------------|--|---|---|-------------------|
| | Em trafego | | Em construção | | | | |
| | Total | Média | | | | | |
| | Kilometros | Kilometros | Kilometros | | | | |
| Caxias á Cajazeiras | 78,000 | 78,000 | — | 8:159\$134 | 2.277:424\$520 | | |
| Natal á Nova Cruz | 121,000 | 121,000 | — | 184:863\$696 | 8.286:903\$059 | Ao par. | |
| Conde d'Eu | 163,753 | 163,753 | — | 149:178\$973 | 8.703:698\$421 | Idem. | |
| Recife a Limoeiro | 141,055 | 141,055 | — | 171:957\$288 | 6.222:244\$320 | Approximadamente. | |
| Recife a S. Francisco | 124,739 | 124,739 | — | 460:060\$269 | 33.319:415\$226 | Inclusive diferenças de cambio e agentes financeiros. | |
| { Central de Alagôas | 88,000 | 88,000 | — | 179:371\$409 | 6.482:734\$553 | | |
| { Ramal de Viçosa | 62,000 | 62,000 | — | — | 881:074\$132 | | |
| { Bahia ao S. Francisco | 123,340 | 123,340 | — | 473:224\$161 | 66.811:483\$624 | Inclusive diferenças de cambio e agentes financeiros. | |
| { Ramal do Timbó | 83,021 | 83,021 | — | — | 4.823:774\$000 | | |
| Central da Bahia | 316,660 | 316,660 | — | 37:389\$140 | 22.417:770\$440 | Approximadamente. | |
| Leonoldina Railway { | Central de Macahé | 43,542 | 43,542 | — | 4:790\$500 | 1.524:717\$556 | |
| | Prolongamento de Barão de Araruama | 51,440 | 51,440 | — | 7:525\$800 | 1.559:155\$246 | |
| | Carangola e ramaes | 223,242 | 223,242 | — | 192:239\$776 | 8.552:045\$171 | Approximadamente. |
| | Santo Eduardo a Itapemirim | 92,669 | 92,669 | — | — | 2.598:383\$892 | |
| Minas o Rio | 170,000 | 170,000 | — | 124:347\$888 | 20.581:364\$960 | Approximadamente. | |
| Muzambinho (Ramal da Campanha) | 85,970 | 85,970 | — | 49:739\$473 | 1.649:572\$440 | | |
| Sorocabana e Ituana | 467,607 | 467,607 | — | 9:483\$870 | 3.778:040\$900 | | |
| Mogyana | 549,466 | 549,466 | — | 54:009\$530 | 12.009:495\$482 | Deduzida a importancia já reembolsada. | |
| Paraná | 416,955 | 416,955 | — | 185:073\$140 | 7.559:638\$014 | Ao par. | |
| D. Thereza Christina | 118,096 | 116,340 | — | 141:532\$700 | 7.766:249\$800 | Idem. | |
| Santa Maria ao Uruguay | 355,602 | 355,602 | — | 14:934\$058 | 4.910:550\$248 | Idem. | |
| Rio Grande a Bagé | 283,000 | 283,000 | — | 183:092\$900 | 19.039:296\$340 | Idem. | |
| Quarahim a Itaquy | 175,597 | 175,597 | 123,370 | 137:019\$500 | 9.234:617\$200 | Idem. | |
| S. Paulo — Rio Grande | 888,131 | 729,264 | 143,115 | — | 15.959:734\$300 | Idem. | |
| Victoria a Minas | 377,637 | 352,164 | 89,000 | — | 6.161:275\$610 | Idem. | |
| S. Gabriel a S. Sebastião | 91,689 | 91,689 | — | — | 1.037:714\$546 | | |
| Noroeste do Brazil | 426,320 | 433,320 | — | — | 3.234:336\$370 | Ao par. | |
| Alcobaça á Praia da Rainha | 42,940 | 42,940 | 19,400 | — | 862:737\$888 | Idem. | |
| Goyaz | 113,176 | 103,900 | 136,000 | — | 1.324:435\$415 | Idem. | |
| Totales | 6.370,617 | 6.089,245 | 511,385 | 2.770:903\$205 | 289.574:880\$873 | | |

QUADRO N. 5

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM TRAFEGO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1910 | BITOLA | EXTENSÃO E NUMERO | | | | | | | |
|-----------------|-------------------------|---|--------|-------------------|--------|--------------------|--------------------|---------|---------|----------------|----------------|
| | | | | Linhas principais | | Linhas accessorias | | Desvios | | Prolongamentos | |
| | | | | Numero | Ramaes | Numero | Linhas accessorias | Numero | Desvios | Numero | Prolongamentos |

I — DA

| | | Kiloms. | Ms. | Kiloms. | | Kiloms. | | Kiloms. | | Kiloms. | | Kiloms. |
|----|---|--|----------|---------|-----------|---------|--------|---------|-------|---------|-----|---------|
| 1 | Baturité, prolongamento e ramaes. | 423,628 | 1,00 | 413,482 | 1 | 10,146 | 2 | — | — | 12,835 | — | — |
| 2 | Sobral e prolongamento. | 277,080 | 1,00 | 277,080 | 1 | — | — | — | — | — | — | — |
| 3 | Central do Rio Grande do Norte | 83,554 | 1,00 | 83,554 | 1 | — | — | — | — | — | — | — |
| 4 | Great Western | Natal á Independencia. . . | 1,00 | 171,197 | 1 | — | — | — | — | 5,599 | — | — |
| 5 | | Conde d'Eu | 1,00 | 163,753 | 1 | 89,414 | 2 | — | — | 9,908 | — | — |
| 6 | | Recife ao S. Francisco . . | 1,00 | 124,739 | 1 | — | — | 2,904 | — | 8,812 | — | — |
| 7 | | Central de Pernambuco . . | 1,00 | 228,383 | 1 | — | — | 8,520 | — | 2,745 | — | 48,483 |
| 8 | | Sul de Pernambuco. | 1,00 | 193,908 | 1 | 47,488 | 1 | 6,286 | — | 6,030 | — | — |
| 9 | | Central de Alagôas e ramal | 1,00 | 150,000 | 1 | 84,700 | 1 | 2,467 | — | 6,028 | — | — |
| 10 | Viação da Bahia. | Paulo Affonso | 1,00 | 115,853 | 1 | — | — | — | — | 6,018 | — | — |
| 11 | | Ribeirão a Cortez. | 1,00 | 28,657 | 1 | — | — | — | — | 0,952 | — | — |
| 12 | | Bahia ao S. Francisco . . | 1,60 | 123,340 | 1 | — | — | — | — | 18,363 | 65 | — |
| 13 | | Alagoinhas a Propriá . . . | 1,00 | 103,870 | 1 | — | — | 0,216 | 1 | 6,100 | 34 | — |
| 14 | | S. Francisco. | 1,00 | 452,310 | 1 | — | — | 18,578 | 15 | 8,306 | 23 | — |
| 15 | | Central da Bahia | 1,067 | 316,660 | 1 | 61,660 | 3 | 2,160 | 1 | 12,900 | 83 | — |
| 16 | Central do Brazil | Bitola larga. | 1,60 | 903,493 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 17 | | Bitola estreita. | 1,00 | 833,472 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 18 | | Bitola mixta. | 1,60 | 52,103 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 19 | Rio do Ouro. | 1,00 | 127,978 | 1 | 60,247 | 8 | — | — | 5,604 | — | — | |
| 20 | Rêde Sul-Mineira. | Cruzeiro a Montebello. . . | 1,00 | 360,435 | 1 | 98,518 | 2 | 1,621 | — | 20,357 | 106 | — |
| 21 | | Ramal da Campanha. . . . | 1,00 | 85,970 | — | — | — | — | — | 1,578 | 10 | — |
| 22 | | > de Alfenas. | 1,00 | 7,578 | — | — | — | — | — | 0,355 | 2 | — |
| 23 | | Barra do Pirahy a Passa Tres | 1,00 | 40,859 | 1 | — | — | — | — | 1,554 | 6 | — |
| 24 | Rêde Sul-Mineira. | Barra do Pirahy a Carvalhos | 1,00 | 174,966 | 1 | — | — | — | — | 5,018 | 16 | — |
| 25 | | Soledade a Sapucahy | 1,00 | 269,529 | 1 | — | — | — | — | 5,582 | 30 | — |
| 26 | | > > Carvalhos | 1,00 | 41,769 | 1 | — | — | — | — | 0,635 | 5 | — |
| 27 | Oeste de Minas . | Sítio para Paraopeba e ramaes | 0,76 | 703,000 | 1 | 101,000 | 4 | — | — | 21,506 | — | — |
| 28 | | Carrancas á Formiga . . . | 1,00 | 223,000 | 1 | — | — | — | — | 3,723 | 11 | — |
| 29 | | Barra Mansa a Cedro. . . . | 1,00 | 51,950 | 1 | — | — | — | — | 0,613 | — | — |
| 30 | Barra Mansa a Capivary. . . | 1,00 | 63,000 | 1 | — | — | — | — | — | — | — | |
| 31 | Viação do Rio Grande do Sul. | 1,00 | 2158,197 | 1 | 2,135,206 | 1 | 23,291 | — | — | 150,707 | — | — |
| 32 | Formiga a Bambuhy. | 1,00 | 113,175 | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 33 | Madeira-Mamoré. | 1,00 | 152,000 | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — |

II — CONCEDIDAS

| | | | | | | | | | | | | | |
|----|---|------|---------|---|---------|---|---------|---|-------|---|-------|----|---|
| 34 | Alcobaça á Praia da Rainha. (a) | 1,00 | 58,300 | 1 | 54,960 | 1 | 3,340 | 1 | — | — | 1,650 | — | — |
| 35 | Caxias á Cajazeiras | 1,00 | 78,000 | 1 | 78,000 | 1 | — | — | 0,480 | 1 | 2,220 | 17 | — |
| 36 | Recife ao Limoeiro e Timbaúba . (b) | 1,00 | 260,481 | 1 | 157,199 | 1 | 103,282 | 2 | 6,600 | — | 7,191 | — | — |

(a) — Inclusive um trecho em construcção.

(b) — Inclusive o ramal de Campina Grande, pertencente ao Governo da União.

| Numero | PLANTA | | | | | | | | PERFIL | | | | DECLIVIDADE | | NUMERO DE ORDEM |
|--------|-------------|-----------|--------------|--------|------------------------|--------|-------------|----------|--------|----------------------|------------------------|----------------------|-------------|----------|-----------------|
| | Via singela | Via dupla | Alinhamentos | | Em % da extensao total | | Curva | | Nivel | Rampa e contra rampa | Em % da extensao total | | Maxima | Extensao | |
| | | | Rectos | Curvos | Rectos | Curvos | Raio minimo | Extensao | | | Nivel | Rampa e contra rampa | | | |

UNIÃO

| | Kiloms. | Kiloms. | Kiloms. | Kiloms. | | Metros | Kiloms. | Kiloms. | Kiloms. | | | Metros | Kiloms. | | |
|---|---------|---------|-----------|---------|-------|--------|---------|---------|---------|----------|-------|--------|---------|--------|----|
| | 423,628 | — | 255,383 | 168,240 | 60,28 | 39,72 | 401,28 | 1,131 | 171,373 | 252,255 | 40,45 | 59,55 | 0,020 | 1,911 | 1 |
| | 277,080 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 |
| | 83,554 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 3 |
| | 171,197 | — | 122,283 | 48,914 | 71,44 | 28,56 | 110,00 | 5,206 | 49,387 | 121,810 | 28,84 | 71,16 | 0,025 | 23,000 | 4 |
| | 163,753 | — | 107,261 | 56,492 | 65,00 | 35,00 | 100,00 | 0,246 | 52,979 | 110,774 | 32,11 | 67,89 | 0,022 | 0,400 | 5 |
| | 124,730 | — | 69,752 | 54,987 | 55,92 | 44,08 | 320,00 | 0,766 | 26,863 | 97,876 | 21,53 | 73,47 | 0,017 | 13,420 | 6 |
| 1 | 228,383 | — | 136,376 | 92,007 | 59,71 | 40,29 | 120,00 | 0,080 | 94,201 | 134,182 | 41,24 | 58,76 | 0,028 | 0,700 | 7 |
| | 193,908 | — | 91,384 | 102,524 | 47,13 | 52,87 | 100,10 | 0,188 | 39,806 | 154,162 | 20,53 | 79,47 | 0,032 | 0,050 | 8 |
| | 150,000 | — | 101,861 | 48,130 | 67,91 | 32,09 | 100,00 | 0,572 | 63,700 | 86,800 | 42,47 | 57,53 | 0,020 | 27,965 | 9 |
| | 115,853 | — | 56,683 | 59,170 | 48,93 | 51,07 | 82,06 | 0,723 | 30,121 | 85,732 | 25,99 | 74,01 | 0,030 | 3,133 | 10 |
| | 28,657 | — | 15,200 | 13,437 | 53,04 | 45,96 | 100,00 | 0,973 | 6,713 | 21,944 | 23,43 | 76,57 | 0,031 | 1,190 | 11 |
| | 123,340 | — | 56,216 | 67,121 | 45,58 | 54,42 | 300,00 | 1,099 | 25,871 | 97,469 | 20,97 | 79,03 | 0,0125 | 19,230 | 12 |
| | 403,870 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 13 |
| | 452,310 | — | 257,770 | 194,540 | 56,99 | 43,01 | 152,90 | 9,046 | 121,827 | 330,483 | 26,93 | 73,07 | 0,018 | 15,000 | 14 |
| | 316,660 | — | 204,217 | 112,443 | 64,50 | 35,50 | 120,00 | 2,150 | 103,789 | 212,871 | 32,78 | 67,22 | 0,033 | 8,390 | 15 |
| | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 16 |
| | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 17 |
| | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 18 |
| | 127,978 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 19 |
| | 360,435 | — | 174,839 | 135,566 | 48,52 | 51,48 | 80,00 | 0,692 | 156,556 | 203,879 | 43,43 | 56,57 | 0,030 | 20,598 | 20 |
| | 85,970 | — | 44,385 | 41,635 | 51,55 | 48,45 | 104,33 | 4,064 | 46,050 | 39,920 | 53,55 | 46,45 | 0,025 | 6,389 | 21 |
| | 7,578 | — | 4,303 | 3,275 | 56,78 | 43,22 | 99,81 | 0,200 | 1,787 | 5,791 | 23,53 | 76,42 | 0,015 | 2,063 | 22 |
| | 40,859 | — | 25,110 | 15,749 | 61,45 | 38,55 | 75,40 | 0,120 | 19,937 | 20,922 | 48,79 | 51,21 | 0,032 | 0,450 | 23 |
| | 174,936 | — | 74,689 | 100,277 | 42,68 | 57,32 | 75,40 | 3,136 | 35,642 | 139,324 | 20,37 | 79,63 | 0,032 | 1,100 | 24 |
| | 269,529 | — | 135,414 | 134,115 | 50,24 | 49,76 | 80,16 | 2,860 | 99,138 | 170,391 | 36,78 | 63,22 | 0,032 | 0,264 | 25 |
| | 41,769 | — | 24,719 | 17,050 | 59,18 | 40,82 | 101,28 | 1,600 | 13,447 | 28,322 | 32,19 | 67,81 | 0,029 | 2,100 | 26 |
| | 703,000 | — | 401,683 | 301,317 | 57,39 | 42,61 | 74,96 | — | 403,486 | 299,514 | 57,65 | 42,35 | 0,020 | — | 27 |
| | 223,000 | — | 97,583 | 125,417 | 43,75 | 56,25 | 100,00 | — | 90,990 | 132,010 | 40,80 | 59,20 | 0,025 | — | 28 |
| | 51,950 | — | 20,503 | 31,447 | 39,17 | 60,53 | 100,10 | 12,037 | 16,009 | 35,941 | 30,80 | 69,20 | 0,030 | 4,545 | 29 |
| | 63,000 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 30 |
| 2 | 158,497 | — | 1.348,138 | 810,359 | 62,46 | 37,54 | 100,00 | 39,214 | 892,397 | 1266,100 | 41,35 | 53,65 | 0,030 | 9,876 | 31 |
| | 113,175 | — | 48,372 | 64,803 | 42,74 | 57,26 | 101,10 | 1,870 | 45,031 | 63,144 | 39,79 | 60,21 | 0,020 | — | 32 |
| | 152,000 | — | 119,566 | 32,434 | 78,66 | 21,34 | 191,07 | — | 34,697 | 117,303 | 22,83 | 77,17 | 0,012 | — | 33 |

PELA UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---------|---|---------|---------|-------|-------|--------|-------|--------|---------|-------|-------|-------|-------|----|
| | 58,300 | — | 37,856 | 20,414 | 64,93 | 35,07 | 100,00 | — | 22,535 | 35,765 | 38,66 | 61,34 | 0,030 | — | 34 |
| | 78,000 | — | 60,554 | 17,446 | 77,63 | 22,37 | 150,00 | 1,272 | 30,120 | 47,880 | 33,61 | 61,39 | 0,030 | 2,552 | 35 |
| | 260,431 | — | 149,325 | 111,156 | 57,32 | 42,68 | 100,00 | 1,212 | 78,926 | 181,555 | 30,30 | 69,70 | 0,025 | 0,160 | 36 |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM TRAFEGO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1910 | | BITOLA | EXTENSÃO E NUMERO | | | | | | | | | |
|-----------------|--|---|---------|---------|-------------------|---------|---------|--------|--------|-----------------------|---------|---------|--------|----------------|
| | | Kiloms. | Met. | | Linhas principais | | Numero | Ramaes | Numero | Linhas accessorias | Numero | Desvios | Numero | Prolongamentos |
| | | | | | Kiloms. | Numero | | | | | | | | |
| 37 | Victoria a Minas. | Victoria a Itabira. | 377,637 | 1,00 | 377,637 | 1 | — | — | — | — | — | 7,057 | — | — |
| 38 | | Curralinho a Diamantina . . | 37,000 | 1,00 | 37,000 | 1 | — | — | — | — | — | 1,006 | — | — |
| 39 | Leopoldina Railway. | Leopoldina e ramal. | 352,224 | 1,00 | 369,768 | 1 | 12,456 | 1 | — | — | — | — | — | — |
| 40 | | Sumidouro | 91,931 | 1,00 | 91,931 | 1 | — | — | — | — | — | 2,103 | — | — |
| 41 | | Central de Macahé. | 43,512 | 1,00 | 43,512 | 1 | — | — | — | — | — | 0,911 | — | — |
| 42 | | Barão de Araruama (Prolongamento) | 51,440 | 1,00 | 51,440 | 1 | — | — | — | — | — | 0,500 | — | — |
| 43 | | Carangola e ramaes | 223,242 | 1,00 | 169,079 | 1 | 54,163 | 2 | — | — | — | 8,572 | — | — |
| 44 | | S. Eduardo a Itapemirim . . | 92,669 | 1,00 | 92,669 | 1 | — | — | — | — | — | 1,792 | — | — |
| 45 | | Sul do Espirito Santo. | 159,768 | 1,00 | 159,768 | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 46 | Caravellas e ramal. | Norte. | 74,482 | 1,00 | 40,650 | 1 | 21,532 | 1 | — | — | — | 1,032 | 20 | — |
| 47 | | | 48,330 | 1,00 | 48,330 | 1 | 3,430 | 2 | 3,560 | 3 | 16,200 | — | — | — |
| 48 | Corcovado. | 3,824 | 1,00 | 3,824 | 1 | — | — | — | — | — | 0,172 | 2 | — | |
| 49 | Bananal. | 28,000 | 1,00 | 28,000 | 1 | — | — | 2,500 | — | — | 0,600 | — | — | |
| 50 | Rezende á Bocaina. | 38,810 | 1,00 | 38,810 | 1 | — | — | — | — | — | 1,400 | 9 | 6,196 | |
| 51 | Santos a Jundiaby. | 139,466 | 1,60 | 139,466 | 2 | 2,844 | 1 | — | — | — | 169,365 | 422 | — | |
| 52 | Sorocabana e Ituana | Capão Bonito a Salto Grande | 217,588 | 1,00 | 217,588 | 1 | — | — | — | — | — | 7,156 | 52 | — |
| 53 | | Tatuhy a Itararé | 250,007 | 1,00 | 250,007 | 1 | — | — | — | — | — | 14,033 | 55 | — |
| 54 | Rio Claro á Araraquara e ramal do Jahú . . | 270,697 | 1,00 | 127,485 | 1 | 143,211 | 1 | — | — | — | 45,980 | — | — | |
| 55 | Mogyana . . | Ribeirão Preto a Jaguára e ramal de Caldas. | 268,262 | 1,00 | 191,475 | 1 | 76,887 | 1 | — | — | — | 18,084 | — | — |
| 56 | | Jaguára a Araguay | 281,104 | 1,00 | 281,104 | 1 | — | — | — | — | — | 7,654 | — | — |
| 57 | Noroeste | Baurá a Itapura | 436,285 | 1,00 | 436,285 | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 58 | | Itapura a Jupia. | 25,945 | 1,00 | 25,945 | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 59 | Quarahim a Itaquy. | 175,597 | 1,00 | 175,597 | 1 | — | — | — | — | — | 6,481 | 42 | — | |
| 60 | Rêde Paraná-Santa Catharina | Itararé ao Uruguay | 883,131 | 1,00 | 883,131 | 1 | — | — | — | — | — | 13,310 | — | — |
| 61 | | S. Francisco a Hansa . . . | 96,156 | 1,00 | 96,156 | 1 | — | — | — | — | — | 4,412 | — | — |
| 62 | | Paranaguá a Curitiba . (c) | 110,387 | 1,00 | 110,387 | 1 | — | — | — | — | — | 9,513 | — | 305,995 |
| 63 | | Prolongamentos e ramaes (c) | 305,995 | 1,00 | 100,989 | 1 | 114,182 | 3 | 0,977 | — | — | 9,974 | — | — |
| 64 | D. Thereza Christina . . (c) | 116,340 | 1,00 | 111,100 | 1 | 5,240 | 1 | — | — | — | 6,294 | 40 | — | |

(c) arrendadas conforme o Decreto n. 7.928, de 31 de Março de 1910.

| Número | PLANTA | | | | | | | | PERFIL | | | | DECLIVIDADES | | NÚMERO DE ORDEM |
|--------|-------------|-----------|--------------|---------|------------------------|--------|-------------|----------|---------|----------------------|------------------------|----------------------|--------------|----------|-----------------|
| | Via singela | Via dupla | Alinhamentos | | Em % da extensão total | | Curva | | Nível | Rampa e contra rampa | Em % da extensão total | | Maxima | Extensão | |
| | | | Rectos | Curvos | Rectos | Curvos | Raio mínimo | Extensão | | | Nível | Rampa e contra rampa | | | |
| Kilom. | Kilom. | Kilom. | Kilom. | | | Metros | Kilom. | Kilom. | Kilom. | | Metros | Kilom. | | | |
| — | 377,637 | — | 283,133 | 140,504 | 60,48 | 30,52 | 100,00 | 33,752 | 209,751 | 167,883 | 55,54 | 44,46 | 0,035 | 28,767 | 37 |
| — | 37,000 | — | 18,413 | 18,587 | 49,76 | 50,24 | 100,00 | 2,552 | 6,825 | 30,475 | 18,44 | 81,56 | 0,042 | — | 38 |
| — | 382,224 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 39 |
| — | 91,931 | — | 60,493 | 31,435 | 65,00 | 35,00 | 80,00 | — | 25,936 | 65,945 | 27,92 | 72,08 | 0,022 | — | 40 |
| — | 43,512 | — | 29,614 | 13,898 | 63,06 | 31,94 | 100,00 | 0,972 | 17,504 | 26,003 | 40,23 | 59,77 | 0,030 | 0,200 | 41 |
| — | 51,410 | — | 17,410 | 31,000 | 33,91 | 66,09 | 80,00 | 8,300 | 7,232 | 44,208 | 14,06 | 85,94 | 0,025 | 35,108 | 42 |
| — | 223,232 | — | 129,000 | 94,212 | 57,85 | 42,15 | 115,00 | 0,141 | 83,000 | 140,242 | 37,22 | 62,78 | 0,025 | 3,740 | 43 |
| — | 92,069 | — | 45,397 | 47,372 | 48,69 | 51,31 | 80,15 | 2,143 | 31,170 | 61,490 | 33,48 | 66,52 | 0,030 | 0,240 | 44 |
| — | 159,768 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 45 |
| — | 71,132 | — | 48,895 | 22,287 | 63,69 | 31,31 | 87,00 | 0,089 | 26,221 | 44,958 | 36,84 | 63,16 | 0,030 | 0,370 | 46 |
| — | 23,770 | 19,560 | 37,360 | 10,970 | 77,30 | 22,70 | 181,03 | — | 13,800 | 29,530 | 33,89 | 61,11 | 0,015 | 0,220 | 47 |
| — | 3,824 | — | 1,137 | 2,687 | 30,26 | 69,74 | 120,76 | 2,667 | — | 3,824 | — | 100,00 | 0,330 | 0,130 | 48 |
| — | 23,000 | — | 17,350 | 10,620 | 62,07 | 37,93 | 96,00 | 0,320 | — | — | — | — | 0,029 | — | 49 |
| 1 | 33,810 | — | 10,910 | 27,900 | 23,11 | 71,89 | 80,00 | — | 2,500 | 36,310 | 6,44 | 93,56 | 0,020 | — | 50 |
| — | — | 139,426 | 80,170 | 59,237 | 57,50 | 42,50 | 211,09 | 0,274 | 34,506 | 104,960 | 24,74 | 75,26 | 0,025 | 1,898 | 51 |
| — | 217,588 | — | 129,339 | 88,249 | 59,43 | 40,57 | 120,00 | — | 72,181 | 145,407 | 33,17 | 66,83 | 0,020 | — | 52 |
| — | 250,007 | — | 132,954 | 117,053 | 53,23 | 46,77 | 143,36 | 2,400 | 71,076 | 178,931 | 23,46 | 71,54 | 0,020 | 11,413 | 53 |
| — | 270,637 | — | 163,300 | 104,397 | 61,32 | 38,68 | 120,13 | 7,900 | 67,503 | 203,101 | 24,89 | 75,11 | 0,020 | 71,390 | 54 |
| — | 268,362 | — | 159,837 | 117,525 | 56,28 | 43,72 | 82,06 | 9,520 | 68,699 | 199,663 | 25,63 | 74,37 | 0,020 | 11,732 | 55 |
| — | 281,101 | — | 179,140 | 101,964 | 63,75 | 36,25 | 99,81 | 27,060 | 69,213 | 211,891 | 24,63 | 75,37 | 0,030 | 33,222 | 56 |
| — | 436,283 | — | 257,381 | 173,004 | 58,78 | 41,22 | 150,00 | — | 149,935 | 283,350 | 31,33 | 65,67 | 0,020 | — | 57 |
| — | 25,945 | — | 18,731 | 7,164 | 72,39 | 27,61 | 150,00 | — | 13,109 | 12,836 | 50,52 | 49,48 | 0,020 | — | 58 |
| — | 175,597 | — | 147,873 | 27,724 | 84,21 | 15,79 | 125,00 | 0,109 | 61,439 | 114,153 | 34,93 | 65,07 | 0,021 | 0,360 | 59 |
| — | 883,131 | — | 447,011 | 436,120 | 50,62 | 49,38 | 101,28 | 137,007 | 297,402 | 585,729 | 33,63 | 66,37 | 0,030 | 2,676 | 60 |
| — | 96,156 | — | 72,789 | 23,366 | 75,69 | 24,31 | 101,28 | 1,038 | 60,283 | 35,873 | 62,69 | 37,31 | 0,020 | — | 61 |
| 1 | 110,387 | — | 69,905 | 40,482 | 63,35 | 36,65 | 90,00 | 2,440 | 33,680 | 71,707 | 35,00 | 65,00 | 0,030 | 22,805 | 62 |
| — | 205,985 | — | 175,635 | 130,360 | 58,25 | 41,75 | 90,00 | 10,571 | 131,554 | 171,441 | 38,71 | 61,29 | 0,030 | 12,716 | 63 |
| — | 116,310 | — | 78,268 | 33,132 | 67,22 | 32,78 | 100,00 | 0,042 | 31,150 | 82,190 | 29,35 | 70,65 | 0,050 | 3,336 | 64 |



| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | LINHAS PRINCIPAES | | DESVIOS E LINHAS ACCESORIAS | | LARGURA MINIMA DA ENTRELINHA | TRILHOS | |
|-----------------|-------------------------|--------------------|----------------------|-----------------------------|----------------------|------------------------------|---------|-------------------------|
| | | Com trilhos de aço | Com trilhos de ferro | Com trilhos de aço | Com trilhos de ferro | | Tipo | Peso por metro corrente |
| | | | | | | | | |

I — DA

| | | Kilometros | Kiloms. | Kiloms. | Kiloms. | Metros | | Kilograms. | |
|----|--|--------------------------------------|---------|---------|---------|--------|---------|----------------------------|---------------|
| 1 | Baturité | 423,628 | — | — | — | 2,40 | Vignole | 20 a 22 | |
| 2 | Sobral | 147,920 | 123,920 | — | — | 2,40 | > | 22,5 | |
| 3 | Central do Rio Grande do Norte | 83,554 | — | — | — | — | > | — | |
| 4 | Great-Western | Natal a Independencia | 171,197 | — | 5,599 | — | 1,90 | > | 21,80 |
| 5 | | Conde d'Eu | 173,530 | — | 9,908 | — | 1,90 | > | 21,80 |
| 6 | | Recife ao S. Francisco | 121,878 | 2,861 | 11,306 | — | 3,60 | Vignole e duplo Champignon | 32,21 e 37,0 |
| 7 | | Central de Pernambuco | 226,406 | 15,000 | 1,332 | 9,872 | 3,60 | Vignole | 32,21 e 25 |
| 8 | | Sul de Pernambuco | 151,030 | 42,908 | 2,045 | 11,170 | 3,60 | > | 32,21 e 21,80 |
| 9 | | Central de Alagoas e ramal | 150,000 | — | 8,485 | — | 3,60 | > | 22,21 e 30,32 |
| 10 | | Paulo Affonso | 115,853 | — | 6,018 | — | 1,90 | > | 20 |
| 11 | | Ribeirão ao Bonito | 28,657 | — | — | 0,952 | 3,60 | > | 22 e 30 |
| 12 | Bahia ao S. Francisco | 69,700 | 53,610 | 19,837 | 12,130 | — | > | 33 e 21 | |
| 13 | Ramal do Timbó | 103,870 | — | — | — | 2,03 | > | 22,30 | |
| 14 | S. Francisco | 215,432 | 233,328 | 10,123 | 11,416 | 1,80 | > | 22,50 | |
| 15 | Central da Bahia | 308,000 | 11,385 | 11,700 | 1,271 | 2,00 | — | 19,80 e 21,80 | |
| 16 | Central do Brazil | 1.789,038 | — | — | — | — | — | — | |
| 17 | Rio do Ouro | 1.7,978 | — | 5,604 | — | — | Vignole | — | |
| 18 | Rede Sul Mineira | 1.048,240 | — | 38,333 | — | 1,40 | > | 19 e 38 | |
| 19 | Oeste de Minas | 1.186,600 | — | 29,038 | — | 2,80 | > | 17,5 a 25 | |
| 20 | Goyaz | 114,020 | — | 1,800 | — | 2,20 | > | 22,50 | |
| 21 | Paraná (a) | 416,332 | — | 20,699 | — | 2,10 | > | 20 e 25 | |
| 22 | D. Thereza Christina (a) | 116,340 | — | 6,234 | — | 2,20 | > | 19,80 | |
| 23 | Viação Ferrea do Rio Grande do Sul | 2.135,206 | — | 150,707 | — | 2,40 | > | 19,50 a 30,00 | |
| 24 | Madeira-Mamoré | 152,000 | — | — | — | — | > | 28,00 | |

II — CONCEDIDAS

| | | | | | | | | | |
|----|-------------------------------|--|---------|--------|-------|------|---------|------------|------------|
| 25 | Caxias a Cajazeiras | 78,000 | — | 2,220 | — | 1,00 | Vignole | 19,67 | |
| 26 | Recife ao Limoeiro | 260,481 | — | 13,791 | — | 1,50 | > | 21,25 e 32 | |
| 27 | Victoria a Minas | Victoria a Itabira | 377,637 | — | 7,057 | — | 2,00 | > | 22,60 |
| 28 | | Currallinho a Diamantina | 37,000 | — | 1,006 | — | 2,00 | > | 25 e 22,50 |
| 29 | Leopoldina Railway | Leopoldina e ramal | 381,422 | — | — | — | 2,00 | > | 25 e 32 |
| 30 | | Sumidouro | 93,070 | — | 2,102 | — | 2,40 | > | 25 e 32 |
| 31 | | Prolongamento da Barão de Araruama | 51,440 | — | 5,500 | — | 2,40 | > | 20 |
| 32 | | Carangola e ramaes | 223,000 | — | 8,572 | — | 2,00 | > | 20 e 37 |
| 33 | | Sto. Eduardo a Itapemirim | 93,230 | — | 1,791 | — | 2,00 | > | 37,20 |
| 34 | | Central de Macabé | 43,512 | — | 0,911 | — | 2,00 | > | 20 |

(a) faz parte da rede Paraná — Santa Catharina,

PERMANENTE

| DORMENTES | | | | SINAES | | TELEGRAPHO | | | | | | | | |
|-----------|-----------------------|------------|----------|--------|---------------------|---------------------|------------------|----------------------|--------------------|---------------------|-------------------|-----------|----------------------------|-----------------|
| Dimensões | Distancia entre eixos | De madeira | De ferro | Numero | Systemas empregados | Numero de aparelhos | Numero de postes | Numero de isoladores | Systemas adoptados | Extensão das linhas | Numero das linhas | TELEPHONE | NUMERO DE APPLI- RELIOS | NUMERO DE ORDEN |

UNIÃO

| | | | | Metros | | | | | Kiloms. | | | | |
|--|-------------|-----------|---------|--------|-----------------------------------|-----|--------|--------|-----------------|-----------|---|-----|----|
| 1,85×0,15×0,14 | 0,80 | — | — | — | Bandeiras e lanternas | — | — | — | Morse — Breguet | — | 2 | — | 1 |
| 1,80×0,18×0,14 | 0,80 | — | — | — | » » » | 35 | — | — | Morse | — | 2 | — | 2 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 3 |
| 2,00×0,18×0,13 | 0,83 | 213.000 | — | — | Bandeiras e lanternas | 11 | 2.432 | 2.432 | Morse | 171,197 | 1 | — | 4 |
| 2,01×0,22×0,13 | 0,88 e 0,77 | 184.000 | 11.700 | 3 | Semaphoros | 22 | 2.099 | 4.480 | » | 362,270 | 3 | 4 | 5 |
| 2,00×0,22×0,13 | 0,74 | 183.335 | — | 21 | » | 41 | 4.496 | 6.538 | Morse e agulha | 434,357 | 4 | 8 | 6 |
| 2,00×0,22×0,13 | 0,77 | — | — | — | » | — | — | — | » | — | — | — | 7 |
| 2,00×0,22×0,13 | 0,78 | 201.664 | 5.000 | — | Bandeira e lanterna | 2 | 2.530 | 6.330 | » | 525,376 | 3 | — | 8 |
| 2,00×0,22×0,13 | 0,75 | 200.954 | — | 2 | Bandeira, lanterna e semaphoro | 25 | 1.790 | 4.369 | » | 347,880 | 3 | — | 9 |
| 1,80×0,18×0,13 | 0,75 | 162.000 | — | — | — | 8 | 1.760 | 1.760 | Morse | 115,853 | 1 | — | 10 |
| 2,00×0,22×0,13 | 0,80 | 35.821 | — | — | Bandeira e lanterna | 5 | 491 | 491 | » | 28,657 | 1 | — | 11 |
| 2,70×0,26×0,13 | 0,90 | 153.414 | — | 2 | » » » | 18 | 1.248 | 2.496 | Wheatstone | 123,316 | 2 | 1 | 12 |
| 1,85×0,20×0,12 | 0,80 | — | — | — | » » » | — | — | — | » | — | 2 | — | 13 |
| 1,80×0,16×0,12 | 0,83 | 601.733 | — | 2 | » » » | 26 | 5.673 | 11.400 | Morse | 451,125 | 2 | 2 | 14 |
| 2,00×0,20×0,12 | 0,75 e 0,80 | 414.314 | — | 2 | — | 32 | 4.153 | 12.731 | — | 320,000 | 3 | 40 | 15 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 16 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 17 |
| 1,80×0,20×0,14 | 0,60 a 0,75 | 1.597.594 | — | 4 | Semaphoro, bandeira e lanterna | 138 | 32.484 | 30.550 | Morse | 1.903,000 | 7 | 28 | 18 |
| 1,85×0,20×0,14 | 0,60 a 0,80 | 1.724.100 | — | 3 | Bandeiras e lanternas | 78 | 18.180 | 21.180 | » | 1.213,000 | — | 62 | 19 |
| 1,80×0,14×0,19 | 0,76 e 0,80 | — | — | — | Semaphoros, bandeiras e lanternas | 6 | 1.170 | 2.040 | Morse-Breguet | 174,516 | 2 | 7 | 20 |
| { 1,80×0,18×0,14 } { 1,90×0,18×0,14 } | 0,75 | 582.066 | — | 11 | Semaphoros | 21 | 7.320 | 8.620 | Morse Siemens | 417,395 | 1 | — | 21 |
| 1,85×0,23×0,12 | 0,80 | 139.425 | 6.000 | 10 | — | 8 | 1.439 | 2.912 | — | 117,700 | 2 | 6 | 22 |
| { 1,70×0,12×0,20 } { 1,90×0,14×0,20 } | 0,60 e 0,75 | 2.583.000 | 301.000 | 12 | Semaphoros | 186 | 30.000 | 60.000 | Morse | 2.223,000 | 2 | 101 | 23 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 24 |

PELA UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | | |
|----------------|------------|---------|-------|----|-----------------------|----|-------|-------|-------|---------|---|---|----|
| 1,80×0,18×0,13 | 0,70 | 113.368 | — | — | Bandeiras e lanternas | 3 | 792 | 792 | Morse | 78,000 | 1 | 4 | 25 |
| 2,00×0,22×0,13 | 0,72 | 355.571 | 4.575 | 41 | Semaphoros | 40 | 3.547 | 8.156 | » | 639,506 | 4 | 1 | 26 |
| 1,85×0,23×0,14 | 0,80 | 472.044 | — | — | Bandeiras e lanternas | 22 | — | — | » | 388,457 | 1 | 4 | 27 |
| 1,80×0,22×0,14 | 0,80 | 47.506 | — | 3 | » » » | 3 | 560 | 1.146 | » | 37,000 | 2 | — | 28 |
| 1,85×0,20×0,14 | 0,80 | 476.871 | — | 3 | Bandeiras e lanternas | 50 | 4.706 | 7.262 | » | 861,700 | — | 2 | 29 |
| 1,80×0,22×0,13 | 0,70 e 0,8 | 123.725 | — | ? | » » » | — | — | — | — | — | — | — | 30 |
| 1,80×0,12×0,13 | 0,80 | 66.175 | — | 3 | » » » | 5 | 780 | 780 | Morse | 51,440 | 1 | — | 31 |
| 2,00×0,18×0,15 | 0,75 | 278.400 | — | 3 | » » » | 21 | 2.899 | 2.899 | » | 226,000 | 1 | — | 32 |
| 1,90×0,20×0,15 | 0,75 | 111.876 | — | 3 | » » » | 6 | 4.478 | 4.478 | » | 93,230 | 1 | — | 33 |
| 1,80×0,20×0,16 | 0,80 | 52.333 | — | 3 | » » » | 4 | 512 | 512 | » | 43,512 | 1 | 2 | 34 |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | LINHAS PRINCIPAES | | DESVIOS E LINHAS ACCESSORIAS | | LARGURA MINIMA DA ENTRELINHA | Trilhos | |
|-----------------|-----------------------------|---------------------------------------|----------------------|------------------------------|----------------------|------------------------------|--------------|-------------------------|
| | | Com trilhos de aço | Com trilhos de ferro | Com trilhos de aço | Com trilhos de ferro | | Typo | Peso por metro corrente |
| | | Kilometros | Kiloms. | Kiloms. | Kiloms. | | | |
| 35 | Leopoldina Railway | Norte | 43,966 | — | — | — | Vignole | 23-32-30-37 |
| 36 | | Sul do Espirito Santo | 159,768 | — | — | 2,00 | > | 21 |
| 37 | | Caravellas e ramal do Alegre. | 71,182 | — | — | 2,00 | > | 17-20 |
| 38 | Corcovado. | | 3,840 | — | 0,162 | — | > | — |
| 39 | Rezonde a Bocaina | | 16,774 | 22,036 | 0,100 | 1,000 | > | 20 |
| 40 | Bananal. | | 23,450 | — | 0,630 | — | > | 20 |
| 41 | Santos a Jundiaby. | | 139,466 | — | 171,300 | — | Dupla cabeça | 44,65 e 32,24 |
| 42 | Sorocabana e Ituaoa | Prolongamento para Tibagy. | 218,000 | — | 7,156 | — | Vignole | 21 e 25,90 |
| 43 | | Ramal do Itararé. | 250,007 | — | 14,033 | — | > | 20-25 |
| 41 | Itapura a Corumbá | | 437,000 | — | — | 2,00 | > | 20 |
| 45 | Rio Claro | | 303,616 | — | 43,402 | — | > | 17,80-25-32,80 |
| 46 | Mogyana. | Ribóirão Preto a Jaguára. | 268,000 | — | — | — | > | 19,50 |
| 47 | | Jaguára a Araguay | 231,000 | — | 7,780 | — | > | 19,50 |
| 48 | Quarabim a Itaquy. | | 175,597 | — | 6,481 | — | > | 20 |
| 49 | S. Paulo-Rio Grande | Linha de S. Francisco. | 96,156 | — | 4,412 | — | > | 22,50 |
| 50 | | Itararé ao Uruguay. | 883,131 | — | — | — | > | 22,92 |

| DORMENTES | | | | SINAES | | TELEGRAPHO | | | | | TELEPHONE NUMERO DE APPE- RELHOS | NUMERO DE ORDEM |
|--------------|--------------------------|------------|----------|--------|--|-------------------------|---------------------|-------------------------|-------------------------------|------------------------|--|-----------------|
| Dimensões | Distancia entre eixos | De madeira | De ferro | Numero | Systemas empregados | Numero de apparelhos | Numero de postes | Numero de isoladores | Systemas a d o p t a d o s | Extensão das linhas | | |
| | Metros | | | | | | | | | Kiloms. | | |
| 90x0,20x0,13 | 0,80 | 91.100 | — | — | Semaphoros | 24 | 600 | 3.434 | Morse | 48,966 | — | 46 35 |
| 80x0,20x0,15 | 0,70 | 123.000 | — | 22 | » | 6 | — | — | » | 151,768 | 1 | — 36 |
| 90x0,22x0,13 | 0,80 | — | — | — | Bandeiras e lanternas | — | — | — | » | 71,182 | 1 | — 37 |
| 80x0,16x0,15 | 0,75 | 5.200 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 3 38 |
| 85x0,18x0,13 | 0,80 | 48.500 | — | — | — | — | — | — | Morse | 33,840 | 1 | 7 39 |
| 65x0,15x0,13 | 0,83 | 42.636 | — | 3 | Bandeiras e lanternas | — | 325 | 325 | — | 30,500 | — | 6 40 |
| 75x0,23x0,14 | 0,66 | — | — | 417 | Semaphoros | 318 | 2.262 | 31.074 | Agnha e Morse | 2.298,000 | 23 | 102 41 |
| 90x0,22x0,16 | 0,70 | 284.723 | — | — | Bandeiras e lanternas | 49 | 3.260 | 5.449 | Siemens | 312,127 | 2 | — 42 |
| 90x0,22x0,16 | 0,70 | 276.632 | — | — | Lanternas e bandeiras | 28 | 5.434 | 10.862 | » | 543,104 | 2 | 2 43 |
| 90x0,18x0,16 | 0,67 | 655.500 | — | — | Bandeiras, lanternas, dis- cos e semaphoros | 31 | 8.740 | 17.720 | — | 437,000 | 2 | — 44 |
| 90x0,20x0,14 | 0,44 e 0,75 | 250.554 | — | — | Bandeiras, lanternas e explosivos | 287 | — | — | Morse e Wheatstone | — | 23 | 126 45 |
| 90x0,20x0,15 | 0,50 a 0,70 | — | — | 68 | Semaphoros, placas | 48 | 4.235 | 14.903 | Morse-Spagoletti | 918,000 | 3 | — 46 |
| 90x0,20x0,15 | 0,50 a 1,00 | — | — | 45 | » | 22 | 4.105 | 9.865 | » | 664,000 | 2 e 3 | — 47 |
| 90x0,23x0,13 | 0,80 | 218.376 | — | — | Semaphoros | 8 | 1.720 | 1.750 | Morse | 175,000 | 1 | 3 48 |
| 90x0,18x0,14 | 0,75 | 134.400 | — | — | Bandeiras e discos | 6 | 1.345 | 1.345 | » | 93,156 | 1 | — 49 |
| 90x0,18x0,16 | 0,75 | 1.235.500 | — | — | » | 36 | 15.894 | 15.920 | » | 883,431 | 1 | 3 50 |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | PASSAGENS | | | | BOEIROS, PONTES E VIADUCTOS | | | | | | EXTENSÃO DA MAIOR PONTE |
|-----------------|-------------------------|------------|------------|-------|-------|-----------------------------|----------------|-------------------|----------------|----------------------------|----------------|-------------------------|
| | | Superiores | Inferiores | Nivel | Total | De menos de 3m de vão | | De 3 a 20m de vão | | De 20 e mais metros de vão | | |
| | | | | | | Numero | Abertura total | Numero | Abertura total | Numero | Abertura total | |
| | | | | | | | | | | | | |

I — DA

| | | | | | | | | | | | | | |
|----|---|----|----|-----|-----|-------|----------|----------|----------|--------|----------|----------|--------|
| 1 | Baturité | — | 1 | 66 | 67 | 627 | 785,40 | 126 | 993,20 | 13 | 774,30 | 200,09 | |
| 2 | Sobral | 1 | — | 2 | 3 | — | — | — | — | — | — | — | |
| 3 | Central do Rio Grande do Norte | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 4 | Great-Western Natal á Independencia Conde d'Eu Recife ao S. Francisco Central de Pernambuco Sul de Pernambuco Central de Alagôas e ramal Paulo Affonso Ribeirão ao Bonito | — | — | 37 | 37 | 308 | 274,30 | 49 | 360,50 | 2 | 77,80 | 42,60 | |
| 5 | | — | — | 33 | 33 | 369 | 264,80 | 35 | 203,00 | 16 | 908,00 | 238,00 | |
| 6 | | — | 2 | — | 22 | 24 | 263 | 355,80 | 46 | 541,80 | 3 | 78,70 | 117,50 |
| 7 | | — | 7 | 4 | 52 | 43 | 703 | 5.365,87 | 70 | 501,20 | 13 | 985,00 | 160,00 |
| 8 | | — | 1 | — | 6 | 7 | 521 | 378,05 | 74 | 610,91 | 7 | 223,05 | 12,80 |
| 9 | | — | — | — | 90 | 90 | 374 | 329,50 | 87 | 634,00 | 5 | 225,00 | 74,10 |
| 10 | — | 10 | 1 | 11 | 22 | 324 | 274,00 | 21 | 153,00 | — | 419,00 | 157,00 | |
| 11 | — | — | — | 4 | 4 | 89 | 88,80 | 5 | 43,10 | — | — | 28,00 | |
| 12 | Bahia ao S. Francisco | 1 | 2 | 133 | 136 | 416 | 178,23 | 44 | 257,81 | 6 | 872,65 | 512,08 | |
| 13 | Ramal do Timbó | — | — | 3 | 3 | 328 | 279,00 | 13 | 676,75 | — | — | 79,40 | |
| 14 | S. Francisco | 50 | — | — | 50 | 1.045 | 650,00 | 91 | 548,00 | 10 | 337,00 | 51,72 | |
| 15 | Central da Bahia | — | 46 | 46 | 92 | 901 | 684,44 | 58 | 347,00 | 5 | 227,60 | 366,00 | |
| 16 | Central do Brazil | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 17 | Rio do Ouro | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 18 | Rede Sul Mineira | 1 | 1 | 763 | 735 | 1.874 | 1.310,45 | 170 | 1.019,20 | 35 | 1.477,10 | 238,60 | |
| 19 | Oeste de Minas | 2 | 1 | 105 | 108 | 3.934 | 4.401,56 | 203 | 1.436,10 | 22 | 1.243,80 | 180,00 | |
| 20 | Goyaz | — | — | 25 | 25 | 229 | — | 5 | 35,00 | 2 | 103,50 | 83,50 | |
| 21 | Paraná | 2 | — | 51 | 53 | 1.459 | 1.084,15 | 193 | 1.272,00 | 847 | 1.762,32 | 150,00 | |
| 22 | D. Thereza Christina | 1 | 5 | 37 | 43 | 239 | 193,00 | 27 | 276,00 | 19 | 2.226,00 | 1.400,00 | |
| 23 | Viação Ferrea do Rio Grande do Sul | 7 | 8 | 535 | 550 | 5.818 | 5.444,00 | 755 | 4.368,00 | 152 | 7.042,00 | 310,00 | |
| 24 | Madeira-Mamoré | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |

II — CONCEDIDAS

| | | | | | | | | | | | | |
|----|---|---|---|----|----|-----|--------|-----|--------|----|--------|--------|
| 25 | Caxias a Cajazeiras | — | 1 | 3 | 4 | 122 | 105,35 | 14 | 95,37 | 1 | 20,00 | 20,00 |
| 26 | Recife ao Limoeiro | — | — | 11 | 11 | 611 | 547,40 | 73 | 435,00 | 5 | 370,00 | 180,00 |
| 27 | Victoria a Minas | — | — | — | — | 679 | 680,85 | 94 | 819,00 | 14 | 815,60 | 313,00 |
| 28 | | — | — | — | — | 72 | 47,40 | 3 | 45,00 | — | — | 20,00 |
| 29 | Leopoldina e ramal | — | — | — | — | — | — | 104 | — | 2 | 129,00 | — |
| 30 | Sumidouro | — | — | 30 | 30 | 31 | — | 12 | — | 12 | — | 42,00 |
| 31 | Barão de Araruama (prolongamento) | — | — | 15 | 15 | 33 | — | 13 | 11,60 | — | — | 13,60 |
| 32 | Carangola | 2 | — | — | 2 | 391 | 434,42 | 109 | 497,05 | 10 | 618,00 | 355,00 |
| 33 | S. Eduardo a Itapemirim | — | — | 40 | 40 | 225 | 223,85 | 60 | 138,30 | 8 | 299,00 | 83,10 |
| 34 | Central de Macahé | — | — | 8 | 8 | 53 | 61,50 | 13 | 56,00 | 1 | 36,00 | 36,00 |
| 35 | Norte | — | — | 55 | 55 | 77 | 90,00 | 23 | 171,00 | 3 | 132,00 | 54,50 |
| 36 | Sul do Espírito Santo | — | — | — | — | — | — | 5 | 63,67 | 8 | 303,66 | 75,00 |
| 37 | Caravellas e ramal do Alegre | — | — | — | — | 113 | 121,00 | 29 | 198,00 | 1 | 77,00 | 77,00 |

| MAXIMO VAO LIVRE | TUNNEIS | | EXTENSÃO DO MAIOR TUNNEL | ESTAÇÕES | | | | NUMERO DE | | | | | | | | CHAVES | | NUMERO DE ORDEN |
|------------------|---------|-----------------------------|--------------------------|-----------|-----------|-----------------|-------|-----------|----------|---------------------|----------|-----------|----------------|----------------|------------------------|---------|--------|-----------------|
| | Numero | Extensão total entre boccas | | 1ª classe | 2ª classe | 3ª e 4ª classes | Total | Paradas | Armazens | Abrigos para carros | Rotundas | Officinas | Casas de turma | Caixas de agua | Giradores e triangulos | Simples | Duplas | |

NIÃO

| Metros | | Metros | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|----|----------|--------|----|----|----|-----|----|----|----|----|---|-----|-----|----|-----|----|----|
| 63,303 | — | — | — | 3 | 5 | 24 | 32 | 1 | — | 2 | 1 | 1 | 36 | 30 | 11 | — | — | 1 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 3 |
| 21,30 | — | — | — | 2 | 3 | 4 | 9 | 8 | 6 | 2 | 1 | 1 | 20 | 7 | 2 | 87 | — | 4 |
| 20,00 | — | — | — | 1 | 2 | 13 | 16 | 4 | 16 | 3 | 1 | 1 | 6 | 10 | 4 | 89 | — | 5 |
| 27,70 | 1 | 150,00 | 150,00 | 4 | 4 | 10 | 18 | 1 | 15 | 3 | 3 | 1 | 5 | 9 | 5 | 118 | — | 6 |
| 57,00 | 14 | 1.719,90 | 260,00 | 6 | 7 | 6 | 19 | 1 | 81 | 4 | 1 | 1 | 55 | 11 | 9 | 91 | 10 | 7 |
| 43,60 | 2 | 320,00 | 220,00 | 7 | 2 | 13 | 22 | — | 3 | 2 | 1 | 1 | 36 | 13 | 6 | 111 | — | 8 |
| 50,00 | — | — | — | 2 | 6 | 13 | 21 | 2 | 9 | 9 | — | 1 | 11 | 11 | 7 | 82 | — | 9 |
| 22,00 | — | — | — | 1 | 1 | 1 | 3 | 5 | 8 | 2 | 1 | 1 | 4 | 3 | 3 | 37 | — | 10 |
| 12,20 | — | — | — | — | — | 5 | 5 | — | — | — | — | — | 1 | 2 | — | 19 | — | 11 |
| 21,53 | 3 | 553,30 | 262,85 | 2 | 3 | 12 | 17 | 10 | 11 | 1 | 2 | 1 | 11 | 13 | 4 | 113 | — | 12 |
| 12,10 | — | — | — | 1 | 4 | 2 | 7 | — | 8 | 2 | — | 1 | — | 5 | 3 | 52 | — | 13 |
| 50,00 | — | — | — | 2 | 3 | 15 | 20 | 6 | 3 | 8 | 1 | 1 | 60 | 21 | 10 | 103 | 36 | 14 |
| 90,00 | 1 | 65,00 | 65,00 | 1 | 3 | 13 | 22 | 12 | 23 | 11 | 1 | — | 120 | 19 | 4 | 89 | 6 | 15 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 16 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 17 |
| 50,00 | 10 | 1.613,15 | 997,00 | 11 | 13 | 47 | 71 | 22 | 6 | 6 | 15 | 1 | 101 | 51 | 31 | 313 | 8 | 18 |
| 62,00 | — | — | — | 4 | 9 | 64 | 77 | 7 | 6 | 5 | 2 | 4 | 133 | 40 | 33 | 240 | — | 19 |
| 33,50 | — | — | — | — | 5 | — | 5 | 2 | 5 | 1 | — | 1 | 15 | 5 | 2 | 12 | 1 | 20 |
| 70,00 | 14 | 173,25 | 420,00 | 10 | 7 | 8 | 25 | 3 | 22 | 6 | 3 | 1 | 56 | 19 | 12 | 145 | 1 | 21 |
| 53,00 | — | — | — | 14 | 15 | 64 | 93 | 16 | 22 | 11 | 13 | 4 | 151 | 76 | 23 | 600 | 59 | 22 |
| 136,00 | 1 | 80,00 | — | 11 | 19 | 97 | 130 | 33 | 41 | 7 | 21 | 3 | 217 | 102 | 48 | 907 | 89 | 23 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 24 |

ELA UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|---|--------|--------|---|---|----|----|---|----|---|---|---|----|----|---|-----|----|----|
| 20,00 | — | — | — | 3 | — | — | 3 | 3 | 3 | 1 | — | 1 | 7 | 3 | 2 | 17 | 1 | 25 |
| 40,00 | — | — | — | 2 | 4 | 22 | 28 | 3 | 31 | 1 | 1 | 1 | 6 | 13 | 6 | 140 | 1 | 26 |
| 200,60 | — | — | — | 1 | 1 | 19 | 21 | 3 | 21 | 1 | — | 2 | 47 | 13 | 5 | 62 | 2 | 27 |
| 20,00 | — | — | — | — | — | 3 | 3 | — | — | 1 | — | — | 4 | 3 | 1 | 9 | — | 28 |
| — | — | — | — | 4 | 8 | 24 | 36 | 2 | — | 3 | 1 | 1 | 48 | 26 | 9 | 157 | — | 29 |
| 42,00 | 4 | 350,00 | 161,00 | — | — | 3 | 3 | — | — | — | — | — | 11 | 7 | — | 3 | 24 | 30 |
| 11,60 | — | — | — | — | — | 5 | 5 | 2 | — | — | — | — | 5 | 5 | 4 | 2 | 10 | 31 |
| 55,00 | — | — | — | 1 | 3 | 16 | 20 | 1 | 30 | 4 | — | 1 | 30 | 8 | 6 | 81 | — | 32 |
| 26,00 | — | — | — | — | 2 | 4 | 6 | 3 | — | — | — | 1 | 10 | 6 | 2 | 14 | 9 | 33 |
| 33,00 | — | — | — | 1 | — | 3 | 4 | 1 | — | — | — | — | 4 | 3 | 1 | 20 | — | 34 |
| 40,00 | — | — | — | 1 | — | 12 | 13 | 5 | 8 | 1 | 1 | 1 | 5 | 7 | 1 | 150 | — | 35 |
| 55,00 | 2 | 202,00 | 137,00 | — | — | 6 | 6 | 3 | 6 | 1 | — | 1 | 5 | 6 | 4 | 25 | 1 | 36 |
| 77,00 | — | — | — | — | 1 | 5 | 6 | — | 6 | 1 | — | — | 9 | 5 | 4 | 23 | — | 37 |

| NUMERO DE ORDEN | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | PASSAGENS | | | | BOEIROS, PONTES E VIADUCTOS | | | | | | EXTENSÃO DA MAIOR PONTE |
|-----------------|--|------------|------------|-------|-------|-----------------------------|----------------|-------------------|----------------|----------------------------|----------------|-------------------------|
| | | Superiores | Inferiores | Nivel | Total | De menos de 3m de vão | | De 3 a 20m de vão | | De 20 e mais metros de vão | | |
| | | | | | | Numero | Abertura total | Numero | Abertura total | Numero | Abertura total | |
| | | | | | | | | | | | | |
| 33 | Corcovado | — | — | — | — | 31 | 20,00 | 2 | 40,00 | 1 | 75,00 | 130,10 |
| 39 | Rezende a Bocaina | — | — | 15 | 15 | 125 | — | 13 | — | — | — | 18,00 |
| 40 | Bananal | — | — | 14 | 14 | 57 | 53,00 | 5 | 77,00 | 2 | 40,00 | 26,00 |
| 41 | Santos a Jundiáhy | 33 | 6 | 24 | 63 | 356 | 245,00 | 52 | 177,00 | 22 | 2.127,00 | 198,00 |
| 42 | Sorocabana { Prolongamento para o Tibagy | 6 | — | 124 | 130 | 155 | 105,40 | 6 | 40,00 | 2 | 110,00 | 100,00 |
| 43 | o Ituana { Ramal de Itararé | 2 | 7 | 108 | 117 | 555 | 401,00 | 22 | 125,50 | 9 | 333,40 | 68,00 |
| 44 | Noroeste do Brazil | — | — | 47 | 47 | 161 | 81,90 | 11 | 73,00 | 1 | 20,00 | 21,40 |
| 45 | Rio Claro | 1 | 9 | 260 | 270 | 487 | 401,00 | 30 | 149,70 | 2 | 41,70 | 21,70 |
| 46 | Mogyana . . { Ribeirão Preto a Jaguára e ramal do Caldas | — | 6 | 447 | 453 | 1.062 | — | 19 | 303,50 | 5 | 677,65 | 462,00 |
| 47 | { Jaguára a Araguay | — | 1 | 74 | 75 | 965 | — | 17 | 137,50 | 3 | 122,65 | 86,40 |
| 48 | Quarahim a Itaquy | — | — | 18 | 18 | 147 | 174,30 | 31 | 171,60 | 7 | 1.427,00 | 1.202,00 |
| 49 | S. Paulo e Rio { Linha de S. Francisco | — | — | — | — | 291 | 153,10 | 15 | 177,00 | 10 | 510,00 | 120,00 |
| 50 | Grande . .) Itararé Uruguay | — | 1 | 103 | 104 | 2.050 | 1.340,20 | 79 | 432,80 | 31 | 1.510,00 | 425,00 |

| MAXIMO VÃO LIVRE | TUNNEIS | | EXTENSÃO DO MAIOR TUNNEL | ESTAÇÕES | | | | NUMERO DE | | | | | | | CHAVES | | NUMERO DE ORDEM | |
|------------------|---------|-----------------------------|--------------------------|-----------|-----------|-----------------|-------|-----------|----------|---------------------|----------|-----------|----------------|----------------|------------------------|---------|-----------------|--------|
| | Numero | Extensão total entre boccas | | 1ª classe | 2ª classe | 3ª e 4ª classes | Total | Paradas | Armazens | Abrigos para carros | Rotundas | Officinas | Casas de turma | Caixas de agua | Giradores e triangulos | Simples | | Duplas |
| Metros | | Metros | Metros | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20,00 | — | — | — | — | 1 | — | 1 | 4 | — | 1 | — | 1 | 1 | 2 | — | 2 | — | 38 |
| 8,00 | — | — | — | — | — | — | 6 | 1 | 6 | 1 | — | 1 | 1 | 3 | 2 | 12 | 1 | 30 |
| 20,00 | — | — | — | — | — | 4 | 4 | 7 | 4 | 2 | — | 1 | 3 | 2 | 2 | 12 | — | 40 |
| 75,00 | 14 | 1.913,00 | 501,00 | 2 | 5 | 20 | 27 | — | 18 | 3 | 8 | 2 | 30 | 21 | 7 | 800 | 22 | 41 |
| 30,00 | — | — | — | 2 | — | 13 | 15 | 1 | 8 | 4 | — | — | 31 | 20 | 6 | 89 | — | 42 |
| 45,00 | — | — | — | — | — | — | 13 | 6 | 5 | 2 | — | — | 42 | 18 | 4 | 112 | — | 43 |
| 20,00 | — | — | — | 3 | 2 | 12 | 17 | 4 | 2 | 2 | — | 2 | 51 | 12 | 6 | 51 | 1 | 44 |
| 20,00 | — | — | — | 4 | 2 | 20 | 26 | — | 23 | 5 | 2 | 1 | 42 | 22 | 8 | 231 | — | 45 |
| 44,50 | 1 | 104,00 | 1 4,00 | 4 | 5 | 15 | 21 | 0 | 21 | 5 | 1 | 1 | 41 | 17 | 7 | 139 | — | 46 |
| 41,20 | — | — | — | 4 | — | 9 | 13 | 9 | 13 | 4 | 1 | 1 | 48 | 20 | 7 | 72 | — | 47 |
| 68,00 | — | — | — | — | 1 | 7 | 8 | 4 | 5 | 2 | — | 1 | 7 | 11 | 4 | 57 | — | 48 |
| 73,00 | — | — | — | 2 | 2 | 2 | 6 | 0 | 3 | 3 | 2 | 1 | 9 | 5 | 3 | 23 | 7 | 49 |
| 100,00 | 1 | — | — | 1 | 3 | 25 | 20 | 9 | 16 | 7 | — | 1 | 87 | 30 | 10 | 82 | 32 | 50 |

ESTAÇÕES, SITUAÇÃO, ALTITUDE E DATA DA INAUGURAÇÃO

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|--------------------------------|-------------------------------|------------------------|----------------------|-------------------------|
| | | | Metros | |
| 1 — Bananal. | Saudade | 0,000 | 377,800 | 3 de agosto de 1833. |
| | Rialto | 12,000 | — | Idem. |
| | Tres Barras | 22,000 | — | Idem. |
| | Bananal | 28,000 | — | Idem. |
| 2 — Central do Brazil. | Central (a) | 0,000 | 5,540 | 20 de março de 1858. |
| | S. Diogo | 1,607 | 3,900 | 20 de março de 1880. |
| | Lauro Muller | 1,990 | 3,938 | 15 de maio de 1893. |
| | S. Christovão | 3,236 | 3,938 | 2º semestre de 1859. |
| | Derby | 4,061 | 7,011 | 2 de agosto de 1885. |
| | Mangueira. | 4,842 | 9,656 | 19 de agosto de 1839. |
| | S. Francisco Xavier. | 5,809 | 16,411 | 16 de maio de 1861. |
| | Rocha | 6,386 | 11,000 | 1 de dezembro de 1835. |
| | Riachuelo | 7,055 | 15,518 | 1870. |
| | Sampaio | 7,660 | 20,000 | 12 de julho de 1885. |
| | Engenho Novo. | 8,518 | 17,220 | 29 de março de 1858. |
| | Meyer | 9,365 | 25,000 | 13 de maio de 1839. |
| | Todos os Santos. | 10,237 | 28,150 | 24 de dezembro de 1868. |
| | Engenho de Dentro | 11,331 | 26,620 | 10 de dezembro de 1873. |
| | Encantado | 12,065 | 29,000 | 15 de abril de 1839. |
| | Piedade | 13,030 | 31,840 | Abril de 1873. |
| | Dr. Frontini | 14,242 | 35,000 | 1 de maio de 1886. |
| | Cascadura | 15,344 | 36,600 | 29 de março 1873. |
| | Madureira | 16,700 | 20,200 | 15 de junho de 1890. |
| | D. Clara | 17,224 | 28,730 | 9 de fevereiro de 1897. |
| | Rio das Pedras | 18,025 | 20,560 | 17 de abril de 1893. |
| | Deodoro | 21,275 | 16,540 | 8 de março de 1859. |
| | Anchieta | 26,720 | 17,005 | 1 de outubro de 1896. |
| | Jeronymo de Mesquita. | 31,729 | 22,700 | 3 de março de 1894. |
| | Maxambomba | 35,277 | 25,951 | 29 » » » 1853. |
| | Morro Agudo | 39,647 | 33,200 | 13 de abril de 1807. |
| | Austin | 44,417 | 37,800 | 17 de setembro de 1896. |
| | Queimados | 48,210 | 29,298 | 29 de março de 1853. |
| | Caramujos | 54,843 | 24,647 | 12 de novembro de 1896. |
| | Belém | 61,675 | 30,217 | 8 de novembro de 1853. |
| | Ellison | 68,070 | 79,740 | 17 de setembro de 1896. |
| | Oriente | 70,342 | 122,699 | 16 de junho de 1878. |
| Serra | 75,368 | 209,858 | Idem. | |
| Scheid | 77,819 | 246,278 | 21 de abril de 1893. | |
| Palmeiras | 82,048 | 313,900 | Junho de 1873. | |
| Rodeio | 85,394 | 380,801 | 12 de julho de 1803. | |
| Tunnel Grande | 89,683 | 414,833 | 1 de maio de 1894. | |
| Mendes | 92,577 | 410,909 | 7 de agosto de 1864. | |

(a) Tronco.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|----------------------------|----------------------------------|------------------------|-------------------|-------------------------|
| | Engenheiro Morsing | 96,093 | Metros 397,001 | 1 de maio de 1834. |
| | Sant'Anna | 102,212 | 360,669 | 7 de agosto de 1861. |
| | Barra | 108,080 | 356,611 | Idem. |
| | Ypiranga | 115,479 | 352,500 | 13 de abril de 1865. |
| | Sebastião de Lacerda | 124,354 | 347,388 | 20 de abril de 1898. |
| | Vassouras | 128,557 | 344,270 | 13 de junho de 1865. |
| | Desengano | 132,036 | 338,920 | 17 de dezembro de 1865. |
| | Concordia | 142,525 | 322,337 | 12 de abril de 1879. |
| | Commercio | 146,633 | 318,130 | 23 de novembro de 1866. |
| | Alliança | 153,485 | 322,980 | 28 de setembro de 1881. |
| | Casal | 159,081 | 320,173 | 1 do outubro de 1867. |
| | Carlos Niemeyer | 165,636 | 309,627 | 12 de janeiro de 1893. |
| | Paty | 170,317 | 295,020 | 5 do maio de 1867. |
| | Boa Vista | 177,851 | 292,207 | 5 de julho de 1885. |
| | Parahyba do Sul | 187,369 | 277,330 | 11 de agosto de 1877. |
| | Entre Rios | 197,669 | 269,440 | 13 de outubro de 1867. |
| | Fernandes Pinheiro (a) | 204,510 | 336,712 | 23 de abril de 1898. |
| | Sorraria | 212,182 | 304,640 | 20 do setembro de 1874. |
| | Souza Aguiar | 217,050 | 304,752 | 3 de novembro de 1894. |
| | Parahybuna | 225,813 | 335,400 | 23 de setembro de 1874. |
| | Sobragy | 233,245 | 451,851 | 31 de outubro de 1875. |
| | Barão de Cotegipe | 245,300 | 466,636 | 5 de novembro de 1885. |
| Entral do Brazil | Mathias Barbosa | 252,907 | 474,778 | 31 de outubro de 1875. |
| (Continuação) | Celofeita | 256,520 | 515,298 | 30 de dezembro de 1875. |
| | Retiro | 266,455 | 619,717 | Idem. |
| | Juiz do Fôra | 275,369 | 675,506 | Idem. |
| | Mariano Procopio | 277,750 | 677,756 | 20 de novembro de 1876. |
| | Bemfica | 288,715 | 684,610 | 1 de fevereiro de 1877. |
| | Dias Tavares | 293,947 | 693,500 | 31 de julho de 1894. |
| | Chapéu d'Uvas | 303,375 | 704,682 | 1 de fevereiro de 1877. |
| | Ewbank da Camara | 310,170 | 776,600 | 12 de outubro de 1890. |
| | Palmyra | 324,175 | 837,443 | 1 de fevereiro de 1877. |
| | Mantiqueira | 337,280 | 878,775 | 16 de junho de 1878. |
| | Rocha Dias | 344,405 | 993,413 | 17 de setembro de 1896. |
| | João Ayres | 351,500 | 1.145,418 | 16 de junho de 1878. |
| | Sítio (b) | 363,390 | 1.039,243 | 21 de março de 1878. |
| | Registro | 363,240 | 1.039,243 | 15 de agosto de 1895. |
| | Barbacena | 378,425 | 1.120,000 | 27 do junho de 1830. |
| | Sanatorio | 379,700 | 1.114,383 | 1 de dezembro de 1892. |
| | A. Vasconcellos | 389,340 | 1.052,486 | 1 de fevereiro de 1895. |
| | Ressaquinha | 402,735 | 1.104,000 | 12 de abril de 1882. |
| | Hermillo Alves | 410,080 | 1.147,453 | 2 de março de 1893. |
| | Carandahy | 419,390 | 1.057,043 | 23 de outubro de 1881. |
| | Herculano Penna | 424,439 | 1.106,303 | 28 > > > 1894. |
| | Pedra do Sino | 429,675 | 1.062,303 | 19 de maio de 1894. |
| | Christiano Ottoni | 438,391 | 983,793 | 15 de dezembro de 1833. |

(a) Posição da linha divisória dos Estados de Minas e Rio
 (b) Entroncamento da Estrada de Ferro Oeste de Minas,

Kilometro 209,833.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|----------------------------------|-------------------------------|------------------------|-----------|--------------------------|
| | | | Metros | |
| | Buarque de Macedo | 449,867 | 973,543 | 15 de dezembro de 1883. |
| | Kilometro 451 | 451,000 | 981,878 | — |
| | Lafayette | 462,280 | 981,713 | 15 de dezembro de 1883. |
| | Gagé | 473,222 | 908,782 | 6 de maio de 1899. |
| | Congonhas | 482,703 | 900,523 | 25 de agosto de 1886. |
| | Bocaina | 491,500 | 1.016,425 | 3 de novembro de 1897. |
| | Miguel Burnier | 497,000 | 1.116,143 | 16 de julho de 1837. |
| | Eugenbeiro Corroia | 509,400 | 957,303 | 1 de dezembro de 1898. |
| | Itabyra do Campo | 523,450 | 848,448 | 16 de julho de 1837. |
| | Aguiar Moreira | 535,680 | 736,136 | 31 de janeiro de 1893. |
| | Rio Acima | 550,699 | 739,856 | 1 de junho de 1890. |
| | Honorio Bicalho | 560,733 | 729,733 | Idem. |
| | Raposo | 570,420 | 715,536 | 13 de fevereiro de 1891. |
| | Sabará (a) | 582,126 | 704,526 | Idem. |
| | General Carociro | 589,700 | 694,733 | 1 de fevereiro de 1895. |
| | Rio das Velhas | 602,621 | 680,526 | 6 de abril de 1893. |
| | Vespasiano | 626,312 | 680,536 | 6 de novembro de 1894. |
| | Dr. Lund | 612,501 | 691,695 | 3 de maio de 1898. |
| | Pedro Leopoldo | 647,365 | 698,031 | 17 de junho de 1895. |
| | Mattosinhos | 657,932 | 743,000 | 31 de agosto de 1895. |
| | Prudente de Moraes | 670,601 | — | 14 de setembro de 1896. |
| | Sete Lagoas | 681,411 | — | Idem. |
| | Silva Xavier | 703,627 | 768,436 | 20 de fevereiro de 1899. |
| | Tabocas | 711,248 | 683,100 | 23 de novembro de 1903. |
| | Araçá | 728,195 | 702,100 | Idem. |
| | Cordisburgo | 743,604 | 634,000 | 5 de agosto de 1904. |
| | Maquiné | 764,154 | 671,000 | Idem. |
| | Gustavo da Silveira | 787,191 | 605,000 | Idem. |
| | Curvello | 797,601 | 632,900 | Idem. |
| | Tamboril | 812,000 | 580,820 | 28 de outubro de 1906. |
| | Ozorio | 829,622 | 682,304 | Idem. |
| | Curralinbo | 872,174 | 607,571 | Idem. |
| | Contrias | 875,022 | 588,508 | Idem. |
| | Beltrão | 891,288 | 510,409 | 26 de fevereiro de 1908. |
| | Lassance | 948,908 | 521,350 | Idem. |
| | Porto Faria | 983,799 | — | 1 de fevereiro de 1910. |
| | Varzea de Palmas | 932,574 | — | Idem. |
| | Buritys | 976,926 | — | 28 de maio de 1910. |
| | Pirapora | 1.005,940 | — | Idem. |
| | Central | 0,000 | 5,540 | 29 de março de 1858. |
| Ramal da *Gambôa | Maritima | 1,423 | 4,500 | 25 de outubro de 1880. |
| | Sabará | 0,000 | 704,526 | 13 de fevereiro de 1891 |
| Ramal de Santa Barbara | Caeté | 25,928 | 985,116 | 11 de setembro de 1908 |
| | Rancho Novo | 36,908 | — | 12 de novembro de 1910 |
| | Deodoro | 21,975 | 16,540 | 8 de março de 1859. |
| Ramal de Santa Cruz | Realengo | 27,451 | 82,610 | 2 de dezembro de 1873. |

(a) Entroncamento do Ramal de Santa Barbara.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|-------------------------------|---------------------------------|------------------------|----------|-------------------------|
| | | | Metros | |
| | Bangú | 30,312 | 40,659 | 1 de maio de 1890. |
| | Santissimo | 35,634 | 47,695 | 23 de novembro de 1890. |
| Camal do Santa Cruz | Campo Grande | 41,341 | 26,211 | 2 de dezembro de 1878. |
| | Paciencia | 48,922 | 21,059 | 1 de junho de 1897. |
| | Santa Cruz | 54,411 | 9,059 | 2 do dezembro de 1878. |
| | Matadouro | 53,065 | 9,059 | 1 de janeiro de 1884. |
| Camal do Paracamby | Lages | 68,000 | 31,787 | 1 de agosto de 1884. |
| | Paracamby | 70,002 | 43,916 | Idem. |
| | Barra | 108,000 | 356,600 | 7 de agosto de 1861. |
| | Vargem Alegre | 121,786 | 364,000 | 20 de janeiro de 1871. |
| | Pinboiro | 130,058 | 375,585 | 25 de março de 1871. |
| | Jorge Rademaker | 130,000 | 373,766 | 1 de novembro de 1892. |
| | Volta Redonda | 144,347 | 374,200 | 13 de setembro de 1871. |
| | Barra Mansa | 153,888 | 376,600 | Idem. |
| | Saudade | 156,350 | 377,800 | 8 de agosto de 1883. |
| | Pombal | 164,851 | 380,600 | 24 de setembro de 1874. |
| | Divisa | 172,763 | 387,000 | 40 de agosto de 1872. |
| | Olivoira Bulhões | 179,808 | 377,890 | 15 de outubro de 1897. |
| | Suruby (a) | 188,689 | 377,250 | Dezembro de 1878. |
| | Rezonde | 190,598 | 394,600 | 8 de fevereiro de 1873. |
| | Marocbal Jardim | 197,608 | 399,230 | 3 de março de 1888. |
| | Campo Bollo | 203,543 | 407,640 | 23 de março de 1873. |
| | Itatiaya | 210,890 | 416,000 | 2 de janeiro de 1874. |
| | Engenheiro Passos (b) | 216,339 | 465,872 | 30 de junho de 1873. |
| | Quoluz | 237,846 | 470,870 | 18 de julho de 1874. |
| | Villa Quويمادا | 238,575 | 484,519 | 1 de setembro de 1876. |
| Ramal de S. Paulo | Lavrinhas | 215,700 | 507,842 | 12 do outubro de 1874. |
| | Cruzeiro (c) | 252,155 | 514,042 | 4 de setembro de 1898. |
| | Embabú | 259,088 | 510,849 | — |
| | Cacboeira | 265,278 | 520,490 | 20 de julho de 1875. |
| | Cannas | 272,698 | 527,590 | 23 de setembro de 1892. |
| | Lorena | 280,381 | 537,600 | 8 de julho de 1877. |
| | Guaratinguetá | 293,070 | 527,000 | Idem. |
| | Apparecida | 297,830 | 514,000 | Idem. |
| | Roseira | 303,430 | 544,030 | 27 do março de 1877. |
| | Moreira Cesar | 314,685 | 554,230 | 15 de julho de 1898. |
| | Pindamonhangaba | 325,700 | 552,330 | 18 de janeiro de 1877. |
| | Andrade Pinto | 336,077 | 564,880 | 31 de janeiro de 1898. |
| | Taubaté | 342,320 | 586,270 | 27 de dezembro de 1876. |
| | Quiririm | 350,820 | 553,770 | Idem. |
| | Caçapava | 372,742 | 562,270 | 1 de outubro de 1876. |
| | Eugenio de Mollo | 374,000 | 556,620 | 22 de março de 1898. |
| | S. José dos Campos | 387,626 | 594,270 | 1 de agosto de 1876. |
| | Limeiro | 396,600 | 580,870 | 5 de outubro de 1891. |
| | Jacarehy | 404,334 | 562,270 | 2 de julho de 1876. |

(a) Entroncamento da E. F. de Rezonde a Bocaina.
 (b) Posição da linha divisória dos Estados de S. Paulo e Rio; *Kilometro 219,416.*
 (c) Entroncamento da E. F. Minas e Rio.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------|-----------|-------------------------|
| | | | Metros | |
| | Bom Jesus | 412,800 | 569,070 | 5 de agosto de 1894. |
| | Guararema | 423,290 | 534,970 | 2 de julho de 1876. |
| | Sabauna | 434,585 | 721,870 | 1 de janeiro de 1893. |
| | Mogy das Cruzes | 447,364 | 736,870 | 6 de dezembro de 1875. |
| | Suzano | 459,477 | 736,470 | Idem. |
| Ramal de S. Paulo | Poá | 463,244 | 743,870 | Idem. |
| | Lageado | 471,813 | 779,870 | Idem. |
| | Itaquera | 473,003 | 733,670 | Idem. |
| | Guayanna | 488,348 | 725,370 | 2 de agosto de 1891. |
| | Penha | 489,573 | 745,180 | 6 de novembro de 1875. |
| | Norte | 496,000 | 726,050 | Idem. |
| | Entre Rios (a) | 197,669 | 239,440 | 13 de outubro 1867. |
| | Santa Fé | 205,666 | 259,719 | 27 de junho de 1869. |
| | Penha Longa | 212,480 | 301,436 | 9 de junho de 1837. |
| | Chiador (b) | 216,833 | 280,017 | 27 de junho de 1869. |
| Ramal de Porto Novo | Anta | 224,439 | 237,660 | 2 de dezembro de 1875. |
| | Sapucaia (c) | 233,710 | 209,490 | 20 de janeiro de 1871. |
| | Benjamin Constant | 240,793 | 194,430 | 6 de agosto de 1871. |
| | Teixeira Soares | 245,182 | 163,432 | 13 de maio de 1897. |
| | Conceição | 250,206 | 166,432 | 2 de agosto de 1871. |
| | Porto Novo | 261,433 | 154,334 | Idem. |
| | Mignel Bannier | 497,900 | 1.128,143 | — |
| Ramal de Ouro Preto | Henrique Hargreaves | 511,920 | 1.338,333 | 1 de outubro de 1896. |
| | Rodrigo Silva | 520,890 | 1.278,555 | 1 de janeiro de 1883. |
| | Ouro Preto | 510,346 | 1.060,885 | Idem. |
| Ramal de Belo Horizonte | General Carneiro | 589,700 | 694,536 | 1 de fevereiro de 1895. |
| | Minas | 603,736 | 837,000 | 7 de setembro de 1895. |
| | Central | 0,000 | 4,965 | 7 de janeiro de 1902. |
| | Lauro Muller | 2,306 | 7,500 | — |
| | S. Christovão | 3,433 | 3,915 | — |
| | Mangneira | 5,127 | 11,400 | 28 de março de 1898. |
| | Silva e Souza | 6,300 | 9,000 | — |
| | Jockey-Club | 6,857 | 5,400 | — |
| | Heredia de Sá | 8,287 | 2,800 | — |
| | Vieira Fazenda | 8,773 | 3,400 | — |
| Linha Auxiliar | Del Castillo | 10,342 | 14,400 | — |
| | Cin ra Vidal | 12,824 | 18,200 | — |
| | Terra Nova | 13,285 | 24,300 | — |
| | Thomaz Coelho | 14,793 | 23,400 | — |
| | Cavalcante | 16,141 | 32,600 | — |
| | Engenheiro Leal | 17,163 | 44,100 | — |
| | Eduardo de Araujo | 17,573 | 41,500 | — |
| | Inharajá | 18,525 | 29,400 | — |
| | Honorio Gurgel | 22,057 | 14,900 | — |

(a) Posição da linha divisoria dos Estados do Rio e Minas: Kilometro 204,635. (Rio Parahybuna.)
 (b) Idem: Kilometro 223,300. (Rio Parahyba.)
 (c) Idem: Kilometro 234,151. (Idem.)

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|--|-------------------------------|------------------------|------------------|-------------------------|
| | Costa Barros | 25,555 | Metros 20,400 | 28 de março de 1908. |
| | Thomazinho | 28,937 | 19,300 | Idem. |
| | Andrade de Araujo | 36,577 | 11,400 | Idem. |
| | Ambaby | 42,064 | 23,600 | Idem. |
| | Santa Rita | 44,157 | 34,400 | Idem. |
| | S. José | 45,937 | 23,600 | Idem. |
| | Carlos Sampaio | 50,495 | 49,600 | Idem. |
| | Aljezur | 57,577 | 29,500 | Idem. |
| | Theopbilo Cunha | 62,857 | 37,500 | Idem. |
| | Belém | 70,111 | 30,400 | Idem. |
| | Paes Leme | 82,762 | 47,800 | Idem. |
| | Sertão | 89,099 | 61,000 | Idem. |
| | Bomfim | 94,994 | 155,500 | Idem. |
| inha Auxillar | Vera Cruz | 104,668 | 397,400 | Idem. |
| | Conrado Niemeyer | 108,561 | 496,000 | Idem. |
| | Governador Portella | 113,951 | 633,500 | Idem. |
| | Barão de Javary | 115,409 | 631,700 | Idem. |
| | Estiva | 117,507 | 609,500 | Idem. |
| | Monte Alegre | 121,910 | 593,500 | Idem. |
| | Buena | 124,657 | 573,400 | Idem. |
| | Arcozello | 127,824 | 561,900 | Idem. |
| | Avellar | 139,610 | 481,700 | Idem. |
| | Taboões | 145,190 | 452,800 | Idem. |
| | Caiapó | 148,401 | 421,100 | Idem. |
| | Andrade Costa | 150,833 | 401,200 | Idem. |
| | Cavarú | 153,257 | 383,400 | Idem. |
| | Werneck | 152,156 | 331,400 | Idem. |
| | Parahyba do Sul | 163,026 | 277,300 | Idem. |
| | Desengano | 0,000 | 388,920 | 1 de maio de 1871. |
| | Quirino | 8,425 | 468,400 | Idem. |
| | Esteves | 18,070 | 553,600 | Idem. |
| | Chacrinha | 22,015 | 554,250 | 11 de julho de 1880. |
| de Fluminense | Valença | 25,000 | 557,600 | 18 de maio de 1871. |
| | Osorio | 32,056 | 547,500 | 15 de outubro de 1879. |
| | Santa Ignacia | 34,850 | 495,000 | Idem. |
| | Rio Bonito | 40,360 | 502,520 | 1 de abril de 1830. |
| | Santa Delphina | 50,930 | 431,000 | 9 de julho de 1880. |
| | Rio Preto | 63,251 | 430,890 | Idem. |
| | Santa Cruz | 0,000 | 9,050 | 2 de dezembro de 1878. |
| mal de Itacurussá | Itaguahy | 10,911 | — | 14 de novembro de 1910. |
| | Corôa Grande | — | — | Idem. |
| | Itacurussá | 27,000 | — | Idem. |
| | Natal | 0,000 | 2,850 | 13 de junho de 1906. |
| Central do Rio Grande do Norte | Igapó (a) | 4,000 | 2,850 | Idem. |
| | Extremoz (a) | 16,000 | 41,850 | Idem. |

(a) Parada.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|---|---------------------------------|------------------------|------------------|-------------------------|
| Central do Rio Grande do Norte (Continuação) | Ceará-mirim | 33,811 | Metros 11,350 | 13 de junho de 1936. |
| | Itapassaroca (a) | 45,450 | 47,450 | 15 de novembro de 1936. |
| | Taipú | 56,000 | 41,850 | 15 » » » 1907. |
| | Baixa Verde | 83,554 | 62,000 | 12 de outubro de 1910. |
| | Cruzeiro | 0,900 | 514,012 | 14 de julho de 1884. |
| | Pedra Branca | 6,080 | 553,272 | 1 de janeiro de 1902. |
| | Perequê | 15,409 | 810,000 | 14 de julho de 1831. |
| | Tunnel | 21,920 | 1.062,000 | Idem. |
| | Passa Quatro | 34,630 | 915,500 | Idem. |
| | Itanhandú | 46,500 | 823,000 | Idem. |
| 4 — Estradas de Ferro Federaes Brasileiras: (Rêde Sul-Mineira) | Bom Retiro | 54,400 | 880,000 | Idem. |
| | Pouso Alto | 59,920 | 875,500 | Idem. |
| | Carmo | 73,750 | 870,500 | Idem. |
| | S. Lourenço | 80,000 | 867,500 | Idem. |
| | S. Medade | 89,394 | 865,500 | Idem. |
| | Freitas (b) | 106,069 | 865,440 | Idem. |
| | Contendas | 125,704 | 853,000 | Idem. |
| | S. Thomé | 133,536 | 843,000 | Idem. |
| | Cotta | 156,700 | 842,628 | 1 de janeiro de 1902. |
| | Tres Corações | 179,903 | 837,200 | 11 de julho de 1884. |
| Muzambinho | Flora | 134,800 | 838,700 | 1 de junho de 1936. |
| | Varginha | 204,293 | 894,300 | 28 de maio de 1902. |
| | Fluvial | 227,003 | 762,300 | 15 de janeiro de 1893. |
| | Espera | 241,568 | 753,000 | 19 de agosto de 1895. |
| | Pontalete | 252,643 | 755,000 | 19 de novembro de 1895. |
| | Josino de Erito | 272,152 | 750,000 | 10 de março de 1909. |
| | Fama | 277,515 | 751,500 | 1 de maio de 1893. |
| | Gaspar Lopes (c) | 294,263 | 778,100 | 30 de abril de 1897. |
| | Harmonia | 306,583 | 751,000 | 20 de junho de 1897. |
| | Areado | 321,898 | 759,000 | 19 de agosto de 1897. |
| Ramal da Campanha | Movimento | 331,153 | 763,500 | 4 de dezembro de 1903. |
| | Engenheiro Trompowsky | 316,648 | 775,800 | 28 de agosto de 1909. |
| | Monte Bello | 360,435 | 733,300 | Idem. |
| | Santa Catharina | 130,069 | — | Março de 1903. |
| | Bias Fortes | 138,814 | 876,000 | 1 de fevereiro de 1891. |
| | Agua Virtuosas | 119,069 | 900,800 | 24 de março de 1894. |
| | Nova Baden | 155,039 | 819,000 | 15 de março de 1901. |
| | Cambuquira | 175,960 | 914,900 | 8 de outubro de 1893. |
| | Campauha | 192,039 | 873,400 | 3 de março de 1895. |
| | Alfenas | 301,813 | 814,000 | 31 de maio de 1910. |
| Sapucahy | Soledade | 0,000 | 866,100 | 15 março de 1891. |
| | S. Ferraz | 11,968 | 872,000 | Idem. |

(a) Parada.
 (b) Entroncamento do ramal da Campanha.
 (c) » » » de Alfenas.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|-------------------------------------|----------------------------|------------------------|-----------|-------------------------|
| | | | Metros | |
| | Christina | 38,030 | 900,000 | 15 de março de 1891. |
| | Maria da Fé | 57,232 | 1.258,000 | 27 de junho de 1891. |
| | Pedraõ | 66,696 | 1.050,000 | 1 de junho de 1891. |
| | Itajubá | 84,576 | 840,000 | 25 de setembro de 1891. |
| | Piranguinho | 96,656 | 800,000 | 19 de abril de 1892. |
| | Olegario Maciel | 115,045 | 790,000 | 23 de agosto de 1894. |
| | Rennó | 129,200 | 791,000 | 1 de agosto de 1900. |
| | Afonso Penna | 135,760 | 788,000 | 23 de agosto de 1894. |
| Sapucahy (Continuação) | Pouso Alegre | 164,532 | 817,000 | 25 de março de 1895. |
| | Borda da Matta | 193,264 | 855,000 | 1 de agosto de 1895. |
| | Francisco Sá | 208,785 | 805,000 | 17 de dezembro de 1895. |
| | Ouro Fino | 224,507 | 865,000 | 12 de abril de 1896. |
| | Silviano Brandão | 255,054 | 830,000 | 15 de março de 1897. |
| | Sapucahy | 239,529 | 800,000 | 15 de dezembro de 1897. |
| | Coxambú (a) | 22,556 | 900,000 | 15 de março de 1891. |
| | Baependy | 30,910 | 905,000 | 18 de setembro de 1895. |
| | Fazendinha | 42,000 | 917,053 | 31 de maio de 1910. |
| | Passa Tres | 40,859 | 397,500 | — |
| | Pirahy | 24,965 | 370,800 | — |
| | Sant'Anna | 7,790 | 361,800 | 29 de dezembro de 1896. |
| | Barra do Pirahy | 0,000 | 356,611 | 20 de outubro de 1881. |
| | Ipiabas | 24,300 | 685,600 | Idem. |
| | Paulo de Almeida | 35,041 | 654,200 | |
| | Conservatoria | 42,946 | 518,000 | |
| | Pedro Carlos | 52,758 | 748,000 | 1863. |
| Passa Tres a Carvalhos | José Leite | 67,045 | 562,800 | |
| | Joaquim Mattoso | 73,713 | 541,000 | |
| | Santa Rita | 87,898 | 593,000 | 15 de abril de 1893. |
| | Imbuzeiro | 99,939 | 850,000 | 20 de junho de 1895. |
| | Pacáú | 118,430 | 1.271,900 | 30 de dezembro de 1895. |
| | Bom Jardim | 129,513 | 1.154,400 | 2 de janeiro de 1897. |
| | Livramento | 151,218 | 1.193,900 | Abril de 1901. |
| | Carvalhos | 174,966 | 1.093,500 | Agosto de 1903. |
| | Cosme Velho | 0,000 | 33,800 | 1 de julho de 1885. |
| | Morro do Inglez | 0,700 | 141,200 | Idem. |
| Corcovado | Sylvestre | 1,260 | 254,600 | Idem. |
| | Paineiras | 2,750 | 465,000 | Idem. |
| | Corcovado | 3,840 | 667,800 | Idem. |
| | Formiga | 0,000 | 803,000 | — |
| | Arcos | 30,000 | 749,600 | 21 de abril de 1908. |
| | S. Miguel | 50,360 | 612,600 | 24 de setembro de 1908. |
| Goyaz | Porto Real | 61,340 | 606,100 | 19 de dezembro de 1908. |
| | Franklin Sampaio | 81,706 | 625,600 | 31 de dezembro de 1908. |
| | Bambuhy | 113,176 | 659,300 | 1 de maio de 1910. |

(a) A distancia é contada a partir de Soledade.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|--|----------------------------|------------------------|----------|-------------------------|
| | | | Metros | |
| | Quarahim (a) | 0,000 | 70,580 | — |
| | Quarahim (b) | 1,454 | 81,460 | 20 de agosto de 1887. |
| | Guterres. | 22,374 | 118,460 | Idem. |
| | Umbú | 40,114 | 112,860 | Idem. |
| | Itapitocahy. | 60,914 | 85,900 | Idem. |
| 7 — Great Southern : | Uruguayana | 75,264 | 106,030 | 20 de agosto de 1887. |
| Quarahim a Itaqui. | Imbahá | 91,700 | 112,000 | — |
| | Touro Passo. | 99,973 | 93,000 | 2 de julho de 1838. |
| | Braz. | 120,114 | 101,960 | — |
| | Las Rosas. | 122,714 | 111,330 | — |
| | Ibicuhy. | 142,714 | 93,680 | 2 de julho de 1838. |
| | Itaquy. | 175,434 | 91,860 | 30 de dezembro de 1838. |
| | Extremo da Linha | 175,597 | — | — |
| | Jaraguá | 0,000 | 3,300 | 2 de dezembro de 1834 |
| | Macció | 2,500 | 4,500 | Idem. |
| | Bebedouro | 8,500 | 3,000 | Idem. |
| | Fernão Velho | 14,600 | 4,650 | Idem. |
| | Satuba. | 19,500 | 5,500 | Idem. |
| | Utinga. | 26,500 | 12,000 | Idem. |
| | Cachoeira | 32,000 | 13,000 | Idem. |
| | Rio Largo. | 34,000 | 42,000 | Idem. |
| | Lourenço de Albuquerque . | 35,000 | 40,000 | Idem. |
| | Bom Jardim | 44,800 | 65,500 | Idem. |
| 8 — Great Western : | Itamaracá | 53,500 | 71,000 | Idem. |
| Central de Alagôas e Ramal da Viçosa | Muricy. | 64,500 | 83,000 | Idem. |
| | Nicho | 71,000 | 89,000 | Idem. |
| | Branquinha | 75,000 | 103,000 | Idem. |
| | União (c) | 88,000 | 146,700 | Idem. |
| | Urupema. | 47,200 | 108,600 | 24 de dezembro de 1891. |
| | Bittencourt. | 55,000 | 148,800 | Idem. |
| | Atalaia | 61,000 | 58,000 | Idem. |
| | Estrada Branca (parada) . | 68,000 | 64,000 | Idem. |
| | Capella. | 73,700 | 78,600 | Idem. |
| | Euclides Malta | 83,500 | 108,000 | Idem. |
| | Gamelleira. | 87,900 | 120,000 | Idem. |
| | Viçosa. | 97,000 | 214,900 | Idem. |
| | Central (Recife) | 0,000 | 2,400 | 25 de março de 1885. |
| | Afogados | 3,037 | 3,800 | 1 do junho de 1860. |
| | Areias. | 6,552 | 5,000 | 1 do maio de 1891. |
| Central de Pernambuco. | Tigipió | 8,794 | 11,100 | 25 de março de 1835. |
| | Socorro (parada) | 14,375 | 33,000 | — |
| | Jaboatão. | 16,426 | 45,000 | 25 de março de 1835. |
| | Morecos | 27,353 | 85,000 | 15 de agosto de 1885. |
| | Tapéra | 38,265 | 155,000 | 10 de novembro de 1885. |

(a) Céas.
 (b) Estação.
 (c) Termo do Ramal da União.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|---------------------------------------|------------------------------|------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Entral de Pernambuco (Continuação) | Victoria | 50,970 | Metros 146,000 | 9 de janeiro de 1886. |
| | F. Glyeerio | 64,100 | 190,900 | 8 de maio de 1886. |
| | Russiaha | 72,075 | 203,000 | 24 de agosto de 1887. |
| | Gravatá | 89,210 | 448,400 | 4 de janeiro de 1894. |
| | Bezerros | 111,660 | 459,000 | 1 de dezembro de 1895. |
| | Gonçalves Ferreira | 127,000 | 509,100 | Idem. |
| | Caruarú | 139,160 | 537,700 | Idem. |
| | S. Caetano | 161,000 | 548,300 | Idem. |
| | Antonio Olyntho | 179,000 | 565,000 | 25 de dezembro de 1896. |
| | Bello Jardim | 185,776 | 603,800 | 2 de fevereiro de 1906. |
| | Sanbaró | 212,056 | 648,000 | 1 de novembro de 1906. |
| | Pesqueira | 228,383 | 636,000 | 6 de fevereiro de 1907. |
| | Ipanema | 241,403 | — | 15 de dezembro de 1910. |
| | Molhe de Cabedello | 0,000 | — | 25 de março de 1889 |
| | Cabedello | 0,708 | 2,500 | Idem. |
| | Jacaré (parada) | 9,000 | 3,000 | Idem. |
| | Parabyba | 13,708 | 3,400 | 7 de setembro de 1883. |
| | Fabrica de Tecidos (parada) | 23,300 | 19,000 | Idem. |
| | Santa Rita | 30,105 | 12,000 | Idem. |
| | Engenho Central (parada) . | 32,960 | 10,000 | Idem. |
| | Reis | 37,833 | 17,400 | Idem. |
| | Espirito Santo | 44,207 | 13,400 | Idem. |
| | Entroncamento | 50,168 | 24,700 | Idem. |
| | Coitezeiras | 64,918 | 32,000 | 28 de dezembro de 1883. |
| | Pilar | 74,839 | 36,200 | Idem. |
| | Entroncamento (a) | 0,000 | 21,700 | 7 de setembro de 1883. |
| | Cobé | 1,007 | 37,000 | Idem. |
| | Sapé | 13,721 | 124,610 | Idem. |
| | Araçá | 21,257 | 144,610 | Idem. |
| | Pão Ferro | 33,963 | 91,150 | Idem. |
| | Mulungú | 43,879 | 88,020 | Idem. |
| | Caeboeira | 60,972 | 81,610 | 5 de junho de 1884. |
| | Independencia | 66,259 | 87,400 | Idem. |
| | Mulungú (b) | 0,000 | 88,020 | 7 de setembro de 1883. |
| | Bastiões (parada) | — | — | 1 de julho de 1901. |
| Alagôa Grande | 23,115 | 133,077 | Idem. | |
| Pipirituba (c) | 6,000 | — | 20 de dezembro de 1910. | |
| Crossos (parada) | 9,777 | — | Idem. | |
| Itabayana | 0,000 | 41,000 | 5 de fevereiro de 1901. | |
| Lauro Muller | 5,359 | 50,125 | 2 de outubro de 1907. | |
| Mogério | 20,550 | 127,130 | Idem. | |
| Ramal de Campina Grande | 37,434 | 144,650 | Idem. | |
| Ingá | 59,279 | 373,000 | Idem. | |
| Galante | 80,136 | 508,000 | Idem. | |
| Campina Grande | 80,136 | 508,000 | Idem. | |

(a) Ramal de Independencia.

(b) Sub-ramal de Alagôa Grande.

(c) Este ramal entronca na estação de Itamataby da Estrada de Ferro Natal a Independencia.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|----------------------------------|-------------------------------|------------------------|-------------|--------------------------|
| | Natal | 0,000 | Metros — | 28 de setembro de 1831. |
| | Pitimhú | 12,000 | 14,500 | Idem. |
| | Cajupiranga | 23,140 | 21,500 | Idem. |
| | S. José (Alto) | 37,950 | 63,500 | Idem. |
| | S. José (Baixo) | 40,800 | 9,500 | Idem. |
| | Sapé | 45,150 | 6,500 | 31 de outubro de 1882. |
| | Baldhum | 51,920 | 10,000 | Idem. |
| | Estivas | 60,000 | 6,500 | Idem. |
| | Goyaninha | 63,500 | 13,000 | Idem. |
| Natal à Independencia | Penha | 80,300 | 31,360 | Idem. |
| | Pequery | 86,700 | 16,000 | Idem. |
| | Villa Nova | 92,000 | 19,500 | Idem. |
| | Montanhas | 101,800 | 82,500 | Idem. |
| | Nova Cruz (a) | 120,600 | 74,000 | 10 de abril de 1883. |
| | Caçara | 138,281 | 123,000 | 1 de janeiro de 1904. |
| | Serra da Raiz | 148,016 | 150,200 | Idem. |
| | Sertãozinho | 155,970 | 134,000 | Idem. |
| | Independencia | 171,197 | 89,800 | Idem. |
| | Piranhas | 0,000 | 46,500 | 25 de fevereiro de 1881. |
| | Olhos d'Agua | 27,817 | 250,060 | Idem. |
| | Talhado | 40,804 | 235,000 | 10 do julho de 1882. |
| | Pedra | 54,446 | 254,000 | Idem. |
| Paulo Afonso | Sinimhú | 69,939 | 299,600 | 2 de agosto de 1882. |
| | Moxotó (b) | 83,736 | 277,600 | Idem. |
| | Quixaba | 101,232 | 223,050 | 9 de julho de 1833. |
| | Jatohá | 115,136 | 293,500 | 2 de agosto de 1883. |
| | Cinco Pontas | 0,000 | 2,043 | 9 de fevereiro de 1858. |
| | Afogados | 2,768 | 4,023 | Idem. |
| | Bôa Viagem | 8,724 | 7,075 | Idem. |
| | Prazeres | 12,275 | 9,030 | Idem. |
| | Pontesinha (parada) | 20,468 | 2,520 | Idem. |
| | Ilha | 24,225 | 2,010 | Idem. |
| | Caho | 31,511 | 13,030 | Idem. |
| | Ipojuca | 38,317 | 53,050 | 3 de dezembro de 1830. |
| | Olinda | 45,035 | 93,050 | Idem. |
| Recife ao S. Francisco | Timbó-Assú | 51,834 | 96,000 | Idem. |
| | Escada | 57,671 | 94,044 | Idem. |
| | Limoeiro | 63,910 | 93,060 | 13 de maio de 1862. |
| | Frecheiras | 70,149 | 124,087 | Idem. |
| | Aripibá | 78,291 | 119,070 | Idem. |
| | Ribeirão | 86,876 | 95,060 | Idem. |
| | Gamelleira | 95,783 | 90,050 | Idem. |
| | Cuyambuca | 101,020 | 94,040 | 7 de setembro de 1862. |
| | Agua P.eta | 112,610 | 142,085 | Idem. |
| | Una (Palmares) | 121,739 | 120,000 | 30 de novembro de 1862. |

(a) Posição da linha divisoria dos Estados do Rio Grande do Norte e Parahyba : Kilometro 122,200.

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

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|-------------------------------|------------------------------|------------------------|----------|--------------------------|
| | | | Metros | |
| | Brum (Recife) | 0,000 | 2,330 | 26 de outubro de 1881. |
| | Encruzilhada | 3,150 | 5,130 | Idem. |
| | Arrayal | 6,550 | 10,330 | Idem. |
| | Macacos | 13,750 | 48,330 | Idem. |
| | Camaragibe | 18,376 | 36,330 | Idem. |
| | S. Lourenço | 25,185 | 32,330 | Idem. |
| | Timma | 30,120 | 45,330 | Idem. |
| | Mussurêpe | 38,000 | 55,030 | Idem. |
| | S. Severino | 45,600 | 60,560 | Idem. |
| | Paul d'Alho | 48,822 | 70,630 | Idem. |
| Recife ao Pilar | Carpina (Floresta dos Leões) | 59,875 | 183,730 | 20 de janeiro de 1882. |
| | Traunhaen | 67,213 | 90,830 | 15 de setembro de 1882. |
| | Nazareth | 72,944 | 58,930 | 15 de setembro de 1882. |
| | Lagôa Secca | 84,144 | 47,330 | 1 de janeiro de 1888. |
| | Baraúna | 91,244 | 74,730 | Idem. |
| | Alliança | 97,244 | 60,330 | Idem. |
| | Pureza | 107,600 | 71,330 | Idem. |
| | Timhaúha | 117,954 | 101,930 | 8 de fevereiro de 1888. |
| | Rosa e Silva (a) | 120,530 | 177,670 | 2 de julho de 1900. |
| | Itabayanna (b) | 113,562 | 44,000 | 5 de fevereiro de 1901. |
| | Pilar (c) | 157,199 | 36,260 | 3 de julho de 1901. |
| | Carpina (Floresta dos Leões) | 0,000 | 183,730 | 20 de fevereiro de 1882. |
| | Lagôa do Carro | 6,810 | 126,930 | Idem. |
| Ramal do Limoeiro | Campo Grande | 13,705 | 142,830 | Idem. |
| | Limoeiro | 23,086 | 133,130 | Idem. |
| | Ribeirão | 0,000 | 95,600 | 1 de julho de 1906. |
| | Caxangá | 8,697 | 112,410 | Idem. |
| | Progresso | 12,590 | 139,700 | Idem. |
| Ribeirão a Cortez | Linda Flor | 16,315 | 137,580 | Idem. |
| | Ilha de Flores | 22,108 | 194,900 | Idem. |
| | Cortez | 28,657 | 305,800 | Idem. |
| | Una | 0,000 | 118,715 | 2 de dezembro de 1882. |
| | Pirangy | 5,035 | 120,000 | 25 de agosto de 1894. |
| | Boa Sorte | 8,848 | 123,000 | Idem. |
| | Catende | 17,702 | 153,000 | 2 de dezembro de 1882. |
| | Jaqueira (parada) | 31,010 | 185,000 | 28 de setembro de 1883. |
| | Colônia (parada) | 33,588 | 180,000 | 1 de janeiro de 1834. |
| | Marayal | 39,083 | 215,600 | Idem. |
| Ramal de Pernambuco | Florostal | 43,125 | 246,740 | 1 de dezembro de 1894. |
| | Barra | 49,985 | 296,000 | 7 de setembro de 1884. |
| | Pery-Pery | 53,405 | 308,000 | 15 de setembro de 1893. |
| | S. Benedicto | 58,982 | 363,600 | 7 de setembro de 1884. |
| | Quipapá | 72,642 | 427,473 | 15 de janeiro de 1885. |
| | Água Branca | 84,923 | 533,430 | Idem. |
| | Glycerio | 89,733 | 529,192 | 13 de maio de 1894. |

(a) Posição da linha divisória dos Estados de Pernambuco e Parahyba: kilometro 130,150.

(b) Entroncamento do ramal de Campina Grande.

(c) Entroncamento com a Estrada de Ferro Conde d'Eu.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|--|-----------------------------|------------------------|----------|--------------------------|
| | | | Metros | |
| | Canhotinho | 103,250 | 492,273 | 13 de maio de 1885. |
| | Angelim | 118,060 | 647,300 | 19 de junho de 1887. |
| | S. João | 128,783 | 609,900 | 2 de julho de 1887. |
| | Garanbuns. | 146,420 | 366,300 | 28 do setembro de 1887. |
| Sul de Pernambuco. | Glycerio (a) | 0,000 | 529,492 | 13 de maio de 1894. |
| (Continuação) | Agua Vermelha (b) | 6,740 | 384,090 | Idem. |
| | Serra Grande | 16,130 | 275,000 | Idem. |
| | Lago. | 21,900 | 230,700 | Idem. |
| | Barra do Canhoto. | 37,609 | 110,348 | Idem. |
| | União | 47,488 | 146,700 | Idem. |
| | Porto Novo | 0,000 | 154,384 | 8 de outubro de 1874. |
| | S. José | 2,700 | 152,834 | Idem. |
| | Mello Barreto (c) | 7,700 | 137,550 | Idem. |
| | Antonio Carlos. | 12,020 | 138,334 | Idem. |
| | Volta Grande | 23,600 | 209,381 | Idem. |
| | S. Luiz | 37,409 | 374,434 | Julho de 1877. |
| | Providencia | 43,171 | 262,834 | Idem. |
| | Campestre | 46,905 | 251,650 | Idem. |
| | Santa Isabel. | 58,423 | 249,934 | Idem. |
| | Recreio | 66,832 | 173,934 | Idem. |
| | Campo Limpo | 79,830 | 174,894 | Idem. |
| | Vista Alegre (d) | 88,156 | 163,834 | Julho de 1877. |
| | Aracaty | 93,602 | 163,434 | Idem. |
| | Cataguazes | 105,160 | 174,674 | Idem. |
| | Barão de Camargos | 113,770 | 180,615 | — |
| | Sinimbu | 121,263 | 200,934 | — |
| 9 — Leopoldina Railway Company: | D. Euzebia | 129,766 | 227,834 | — |
| Linha do Centro e ramal de Leopoldina. | Santo Antonio | 136,421 | 243,234 | — |
| | Sobral Pinto. | 148,030 | 279,834 | — |
| | Diamante | 151,448 | 305,834 | — |
| | Ligação | 166,587 | 373,000 | — |
| | Ubaense. | 171,945 | 339,484 | — |
| | Rio Branco | 193,791 | 337,084 | — |
| | S. Geraldo. | 203,840 | 379,481 | 23 de fevereiro de 1890. |
| | Coimbra. | 229,865 | 722,850 | 16 de agosto de 1885. |
| | Turvo | 240,432 | 688,481 | 5 de outubro de 1885. |
| | Viçosa | 250,000 | 651,481 | 21 de dezembro de 1885. |
| | Teixoiras | 266,570 | 651,484 | Idem. |
| | Vau-Assú | 230,700 | 552,484 | — |
| | Ponte Nova | 305,300 | 408,884 | — |
| | Pontal. | 318,800 | 386,484 | — |
| | Piranga | 328,730 | 333,484 | — |
| | Rio Doce. | 342,073 | 333,884 | — |
| | Saude | 368,916 | 409,834 | Fevereiro de 1886. |

(a) Início do Ramal de União.

(b) Posição da linha divisória dos Estados de Pernambuco e Alagoas : kilometro 101,374 a partir de Una.

(c) Entroncamento do ramal do Sumidouro.

(d) Entroncamento do Ramal de Leopoldina.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|--|-------------------------------|------------------------|-------------------|--------------------------|
| Ramal de Leopoldina | Vista Alegre | 0,000 | Metros 163,834 | Julho de 1877. |
| | Leopoldina | 12,479 | 226,914 | Idem. |
| Ramal do Sumidouro | Mello Barreto | 0,000 | 137,550 | 8 de outubro de 1874. |
| | Paquequer | 0,816 | 146,550 | 1 de agosto de 1885. |
| | Bacellar | 9,892 | 233,550 | Idem. |
| | S. Francisco | 20,943 | 267,550 | Idem. |
| | Bella Joanna | 27,760 | 272,550 | Idem. |
| | Sumidouro | 31,300 | 343,293 | Idem. |
| | B. de Aquino | 44,821 | 521,880 | — |
| | Murinely | 57,391 | 558,263 | — |
| Central de Macahé | D. Marianna | 67,080 | 952,273 | — |
| | Consolheiro Paulino | 93,070 | 841,873 | — |
| | Macahé | 0,000 | 2,500 | 6 de abril de 1891. |
| | Almeida Pereira | 11,500 | 14,400 | Idem. |
| Prolongamento da Barão de Araruama | Mundéos | 31,808 | 27,800 | Idem. |
| | Glycerio | 43,512 | 79,500 | Idem. |
| | Triunpho | 0,000 | 59,800 | 23 de março de 1879. |
| | Leitão da Cunha | 18,000 | 466,500 | 17 de agosto de 1891. |
| Carangola | Trajano de Moraes | 27,400 | 690,000 | Idem. |
| | Visconde do Imbé | 46,000 | 358,000 | — |
| | Manoel de Moraes | 51,440 | — | — |
| | Campos | 0,000 | 21,000 | 19 de novembro de 1877. |
| | Travessão | 16,294 | 38,200 | Idem. |
| | Guandú | 22,334 | 49,800 | 1 de janeiro de 1878. |
| | Conselheiro Josino | 29,443 | 38,200 | 21 de fevereiro de 1878. |
| | Villa Nova | 30,041 | 55,200 | 22 de abril de 1878. |
| | Murundú | 49,555 | 78,200 | 10 de agosto de 1878. |
| | Cardoso Moreira | 73,215 | 33,800 | 4 de dezembro de 1878. |
| Ramal do Poço Fundo | Monção | 87,261 | 48,700 | 1 de junho de 1880. |
| | Paraizo | 91,079 | 60,300 | Idem. |
| | S. Caetano | 107,460 | 71,900 | 10 de abril de 1836. |
| | S. Domingos | 112,542 | 93,900 | 9 de junho de 1881. |
| | Itaperuna | 129,040 | 119,300 | 17 de outubro de 1881. |
| | Entroncamento | 133,660 | 129,600 | Idem. |
| | Bananeiras | 146,026 | 158,900 | 28 de fevereiro de 1887. |
| | Natividade | 156,211 | 186,300 | 26 de junho de 1887. |
| | Porciuncula | 168,432 | 193,800 | Idem. |
| | Entroncamento | 0,000 | 120,600 | — |
| Ramal de Itabapoana | Retiro | 11,600 | 150,000 | 15 do outubro de 1883. |
| | Lage | 26,100 | 174,000 | Idem. |
| | Patrocínio | 37,800 | 177,000 | 15 de junho de 1886. |
| Ramal de Itabapoana | Murundú | 0,000 | 78,200 | 10 de agosto de 1878. |
| | Santa Barbara | 6,121 | 91,000 | — |
| | Santo Eduardo | 20,503 | 61,000 | 13 de junho de 1879. |

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|--|-------------------------------------|------------------------|----------|-------------------------|
| | | | Metros | |
| | Santo Eduardo (a) | 0,000 | 63,000 | 13 de junho de 1879. |
| | Itahapana | 1,659 | 66,600 | 1 de fevereiro de 1893. |
| | D. America | 11,538 | 67,000 | 1 de abril de 1895. |
| Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim | Mimoso | 36,889 | 70,800 | 1 de junho de 1895. |
| | Muqui | 52,000 | 213,500 | 1 de janeiro de 1902. |
| | S. Felipe | 73,515 | 88,300 | 25 de julho de 1903. |
| | Muniz Freire | 93,230 | 32,700 | Idem. |
| | Praia Formosa | 0,000 | — | — |
| | S. Francisco Xavier | 3,656 | — | — |
| | Jockey-Club | 4,656 | — | — |
| | Bemfica | 5,451 | — | — |
| | Amorim | 6,746 | — | — |
| | Bom Successo | 8,148 | — | — |
| | Ramos | 9,528 | — | — |
| | Olaria | 10,418 | — | — |
| | Penha | 12,116 | — | — |
| Norte | Cordovil | 14,716 | — | — |
| | Vigario Geral | 17,053 | — | — |
| | Merity | 19,327 | — | — |
| | Sarapuhy | 23,416 | — | — |
| | S. Bento | 26,636 | — | — |
| | Pilar | 31,848 | — | — |
| | Atura | 33,270 | — | — |
| | Rosario | 37,832 | — | — |
| | Estrolla | 43,253 | — | — |
| | Entroncamento | 48,996 | — | — |
| | Victoria | 0,619 | 2,000 | — |
| | Vianna | 21,468 | 15,000 | — |
| Sul do Espirito Santo | Santa Izabel | 42,862 | 230,070 | — |
| | Marechal Floriano Peivoto | 50,420 | 531,000 | — |
| | Aranguaya | 68,279 | 631,000 | — |
| | Engenheiro Reeve | 70,268 | 507,600 | — |
| | Cachoeira | 0,700 | 42,000 | — |
| | Mattosinhos | 16,312 | 83,538 | — |
| Caravellas e ramal | Villa Souza | 38,788 | 130,325 | — |
| | Sa'im Pessoa | 41,196 | 134,495 | — |
| | Alegre | 49,510 | 131,502 | — |
| | Castello | 21,482 | 121,600 | — |
| | Porto Velho | 0,000 | — | 31 de maio de 1910. |
| | Candelaria | 3,000 | — | Idem. |
| | Santo Antonio | 3,000 | — | Idem. |
| 10 — Madeira-Mamoré | Zingamoche | 14,000 | — | Idem. |
| | Theotônio | 25,000 | — | Idem. |
| | Pedra Canga | 34,000 | — | Idem. |
| | S. Carlos | 48,000 | — | Idem. |

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

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMÉTRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|---------------------------------|---------------------------------|------------------------|-------------|-------------------------|
| Madeira-Mamoré (Continuação) | Luzitania | 61,000 | Metros — | 31 de maio de 1910. |
| | S. Patricio | 65,000 | — | Idem. |
| | Sant'Anna | 70,000 | — | Idem. |
| | Caracol | 79,000 | — | Idem. |
| | Jacy-Paraná | 88,000 | — | Idem. |
| | Caldeirão | 133,000 | — | 30 de outubro de 1910. |
| | Kilometro 152 | 152,000 | — | Idem. |
| | Ribeirão Preto. | 0,000 | 518,600 | 3 de outubro de 1886. |
| | Barracão. | 2,000 | 518,800 | Idem. |
| | Entroncamento. | 14,000 | 505,100 | Idem. |
| | Sarandy | 17,000 | 579,800 | Idem. |
| | Visconde de Parnabyba | 24,000 | 712,800 | Idem. |
| | Engenheiro Brodowskay | 33,000 | 849,500 | Idem. |
| 11 -- Mogyana | Batataes | 49,000 | 881,300 | Idem. |
| | Macabubas | 64,000 | 762,300 | 5 de abril de 1887. |
| | Bôa Sorte. | 78,000 | 670,800 | Idem. |
| | Mandihú | 84,900 | 666,700 | Idem. |
| | Restinga. | 93,000 | 888,800 | Idem. |
| | Franca. | 106,000 | 995,600 | Idem. |
| | Crystaes | 120,000 | 983,800 | 5 de março de 1888. |
| | Indaiá. | 137,000 | 1.047,800 | Idem. |
| | Pedregulho. | 144,000 | 1.083,000 | Idem. |
| | Chapadão | 151,000 | 1.005,500 | Idem. |
| | Igaçaba | 167,000 | 712,500 | Idem. |
| | Rifaina | 181,000 | 586,800 | Idem. |
| | Jaguára | 191,475 | 520,100 | Idem. |
| Ramal de Caldas | Cascavel. | 0,000 | 654,400 | 1 de outubro de 1886. |
| | Gerivá (a) | 15,000 | 665,000 | Idem. |
| | S. João da Bôa Vista. | 30,000 | 738,000 | Idem. |
| | Prata | 43,000 | 819,000 | Idem. |
| | Cascata | 59,000 | 1.270,000 | Idem. |
| | Caldas | 73,887 | 1.189,000 | Idem. |
| | Jaguára | 0,000 | 522,800 | 23 de abril de 1889. |
| | Sacramento | 11,000 | 516,000 | Idem. |
| | Conquista | 26,000 | 622,000 | Idem. |
| | Engenheiro Lisboa. | 32,000 | 708,600 | Idem. |
| | Paineiras | 78,000 | 838,700 | Idem. |
| | Uberaba | 102,000 | 765,600 | Idem. |
| | Jaguara a Araguay | Mangaboira | 125,000 | 886,100 |
| Palestina | | 146,000 | 933,100 | Idem. |
| Burity | | 170,000 | 931,800 | Idem. |
| Iráca | | 190,000 | 953,900 | Idem. |
| Sucupira. | | 215,000 | 886,100 | Idem. |
| Uberabinha | | 238,000 | 860,100 | 21 de dezembro de 1895. |
| Sobradinho | | 256,000 | 693,000 | 15 de novembro de 1896. |
| Araguay | 281,104 | 935,800 | Idem. | |

(a) Posto telegraphico.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|----------------------------------|----------------------------------|------------------------|-----------|--------------------------|
| | | | Metros | |
| | Baurú. | 0,000 | 491,000 | 27 de setembro de 1906. |
| | Val de Palmas. | 9,810 | 564,000 | 1 de setembro de 1909. |
| | Presidente Tibiriçá | 24,720 | 543,600 | 27 de setembro de 1906. |
| | Jacutinga | 47,200 | 460,000 | Idem. |
| | Presidente Alves. | 70,815 | 557,200 | Idem. |
| | Toledo Pisa | 83,080 | 549,800 | 1 de junho de 1909. |
| | Lauro Muller | 91,720 | 536,800 | 27 de setembro de 1906. |
| | Presidente Penna. | 124,725 | 416,000 | 16 de fevereiro de 1908. |
| | Albuquerque Lins | 150,905 | 396,400 | Idem. |
| | Hector Legru. | 177,260 | 411,000 | Idem. |
| 12 — Noroeste do Brazil. | Mignel Calmon. | 201,540 | 416,400 | Idem. |
| | Pennapolis | 219,160 | 390,000 | 1 de dezembro de 1908. |
| | General Glycerio. | 239,445 | 371,000 | 1 de setembro de 1908. |
| | Araçatuba | 280,225 | 386,200 | 1 de dezembro de 1903. |
| | Corrego Azul | 300,490 | 311,600 | 31 de dezembro de 1903. |
| | Aracanguá. | 321,255 | 294,666 | 1 de maio de 1900. |
| | Anbangahy | 339,815 | 290,000 | Idem. |
| | Manso do Bacury | 356,185 | 287,000 | 13 de maio de 1910. |
| | Lussanvira | 386,325 | 280,100 | Idem. |
| | Ilha Secca. | 403,480 | 286,940 | Idem. |
| | Itapura | 426,320 | 275,940 | Idem. |
| | Sítio (a) | 0,000 | 1.020,800 | 30 de setembro de 1880. |
| | Ihéos | 24,000 | 984,000 | Idem. |
| | Barroso | 49,000 | 902,000 | Idem. |
| | Prados. | 69,000 | 889,200 | 23 de agosto de 1881. |
| | Tiradentes | 87,000 | 877,200 | Idem. |
| | S. João (b). | 100,000 | 880,000 | Idem. |
| | Santa Rita | 118,000 | 842,500 | 20 de janeiro de 1886. |
| | Nazareth. | 166,000 | 822,000 | 31 de outubro de 1887. |
| | Ibituruna. | 192,000 | 810,800 | Idem. |
| 13 — Oeste de Minas. | A. Mourão (c) | 204,000 | 785,500 | Idem. |
| | B. Successo | 217,000 | 822,800 | Idem. |
| | Tartaria. | 244,000 | 923,800 | 1 de fevereiro de 1888. |
| | Oliveira | 272,000 | 951,700 | 1 de julho de 1888. |
| | Fromen | 275,000 | 925,700 | 10 de fevereiro de 1894. |
| | C. da Matta. | 298,000 | 747,400 | 1 de maio de 1890. |
| | G. Ferreira (d). | 313,000 | 714,200 | 1 de julho de 1890. |
| | Desterro | 322,000 | 698,450 | 18 de setembro de 1890. |
| | Henrique Galvão. | 356,000 | 662,000 | Idem. |
| | A. Isacson | 383,000 | 629,000 | 30 de setembro de 1890. |
| | Cercado | 409,000 | 615,600 | 1 de julho de 1891. |
| Sítio a Paraopeba. | Cardosos. | 427,000 | 604,000 | Idem. |
| | Martinho de Campos (e) | 437,000 | 505,000 | Idem. |

(a) Entroncamento na E. F. Central do Brazil.
 (b) Entroncamento do ramal de Mattosinhos.
 (c) Entroncamento do ramal de Ribeirão Vermelho.
 (d) Entroncamento do ramal de Itapeçerica.
 (e) Entroncamento do Ramal de Pitanguy.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|---|-----------------------------|------------------------|----------|--------------------------|
| | | | Metros | |
| | B. Despacho | 471,000 | 618,000 | 1 de janeiro de 1892. |
| | Abbadia | 509,000 | 638,000 | 1 de maio de 1892. |
| | S. Francisco | 524,000 | 563,000 | 1 de janeiro de 1893. |
| Sítio a Paraopeba | Pompeu | 546,000 | 646,800 | 1 de agosto de 1893. |
| (Continuação) | Brazíola | 594,000 | 505,000 | 7 de dezembro de 1905. |
| | Paraopeba | 622,000 | 506,000 | 10 de fevereiro de 1894. |
| | A. Mourão | 0,000 | 785,500 | 31 de outubro de 1887. |
| | Macaia | 48,000 | 768,000 | Fins de 1887. |
| | P. Negra | 23,000 | 764,000 | 16 de junho de 1888. |
| Ramal de Ribeirão Vermelho | Vigilato | 35,000 | 750,000 | 16 de outubro de 1888. |
| | A. Botelho | 43,000 | — | — |
| | Ribeirão Vermelho | 43,000 | 737,500 | 14 de abril de 1888. |
| | G. Ferreira | 0,000 | 714,200 | 1 de julho de 1890. |
| | Sucupira | 44,000 | 754,200 | 18 de setembro de 1880. |
| Ramal de Itapecerica | Lamounier | 29,000 | — | — |
| | Itapecerica | 34,000 | 776,200 | 1 de abril de 1894. |
| | S. João | 0,000 | 830,000 | 28 de agosto de 1881. |
| Ramal de Mattosinhos | C. Doria | 3,000 | — | — |
| | M. Campos | 0,000 | 585,000 | 1 de julho de 1891. |
| Ramal de Pitanguy | Pitanguy | 5,000 | — | 23 de novembro de 1907. |
| | Ribeirão Vermelho | 0,000 | 737,500 | 14 de abril de 1888. |
| | Lavras | 10,000 | 800,500 | 1 de abril de 1895. |
| Ribeirão Vermelho a Carrancas | F. Salles | 42,000 | 845,000 | Janeiro de 1897. |
| | P. Freitas | 63,000 | 848,000 | 6 de julho de 1898. |
| | Carrancas | 80,000 | 903,000 | 14 de dezembro de 1903. |
| | Ribeirão Vermelho | 0,000 | 757,500 | 14 de abril de 1888. |
| | Perdões | 21,000 | 765,000 | 23 de agosto de 1896. |
| | C. Verde | 33,000 | 756,950 | 3 de janeiro de 1897. |
| Ribeirão Vermelho a Formiga | F. Brito | 50,000 | 775,618 | 11 de fevereiro de 1898. |
| | Candeias | 81,000 | 929,000 | Idem. |
| | Bugios | 102,000 | 886,000 | 3 de novembro de 1902. |
| | Timboré | 122,000 | 788,200 | 7 de dezembro de 1905. |
| | Formiga | 143,892 | 840,000 | Idem. |
| | Barra Mansa | 0,000 | 376,609 | 15 de maio de 1897. |
| | Glycerio | 13,000 | 335,000 | Idem. |
| | Quatis | 24,000 | 397,000 | Idem. |
| Barra Mansa a Cedro | J. Leite | 32,000 | 472,000 | Idem. |
| | Afra | 34,000 | 514,300 | Idem. |
| | Falcão | 41,000 | 574,000 | Idem. |
| | Cedro | 51,950 | 736,400 | 15 de outubro de 1903. |
| | Barra Mansa | 0,000 | 376,600 | 15 de maio de 1897. |
| | A. Rocha | 16,000 | 438,000 | Idem. |
| Barra Mansa ao Rio Claro | Rio Claro | 42,790 | 431,000 | Idem. |
| | Capivary | 63,000 | — | 3 de novembro de 1910. |
| | Alto da Serra | 70,000 | — | Idem. |

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|-----------------------------|-----------------------------|------------------------|----------|--------------------------|
| | | | Metros | |
| | Rio Claro | 0,000 | 612,500 | 2 de maio de 1883. |
| | Cacboirinha. (a) | 7,140 | 612,600 | 15 do outubro de 1884. |
| | Morro Grande | 11,315 | 663,000 | 2 maio de 1883. |
| | Ferraz (a) | 20,532 | 563,000 | 15 de outubro de 1884. |
| | Corumbataby | 27,076 | 575,000 | 2 de maio de 1883. |
| | Cuscuzeiro (a) | 34,892 | 640,000 | 15 de outubro de 1884. |
| | Annapolis | 41,092 | 688,000 | 2 de maio de 1883. |
| | Oliveiras | 44,405 | 688,200 | Idem. |
| | Estrella (a) | 51,415 | 788,000 | 15 de outubro de 1884. |
| | Visconde do Rio Claro. . . | 56,694 | 753,000 | 2 de maio de 1883. |
| | Tupy. | 60,400 | 773,000 | 1 de setembro de 1902. |
| | Conde do Pinbal (b) | 65,375 | 742,000 | 2 de maio de 1883. |
| | Cayuby (a) | 72,500 | 818,400 | — |
| | S. Carlos do Pinbal | 76,916 | 828,700 | 2 de maio de 1883. |
| | Retiro. | 81,601 | 850,600 | 8 de julho de 1901. |
| | Ibaté (c) | 94,470 | 829,000 | 1 de dezembro de 1884. |
| | Fortaleza | 107,461 | 656,500 | Idem. |
| 14 — Paulista | Ouro. | 117,409 | 715,000 | 1 de fevereiro de 1897. |
| | Araraquara (d) | 127,486 | 650,900 | 18 de janeiro de 1885. |
| | Americo Braziliense. . . . | 139,167 | 721,200 | 31 de agosto de 1891. |
| | Santa Lucia | 144,738 | 702,000 | Idem. |
| | Tapuya (a) | 151,980 | 583,000 | — |
| | Rincão | 159,204 | 526,000 | 31 de agosto de 1891. |
| | Motuca | 176,139 | 607,600 | 6 de julho de 1892. |
| | Hammond | 193,473 | 592,000 | Idem. |
| | Guariha | 199,732 | 604,400 | Idem. |
| | Corrego Rico | 211,259 | 524,000 | 10 de maio de 1894. |
| | Jahoticabal | 223,245 | 577,600 | 5 de maio de 1893. |
| | Gramminba | 232,040 | 653,200 | 1 de outubro de 1903. |
| | Ibitirama | 238,990 | 677,000 | Idem. |
| | Tayuva. | 252,712 | 623,600 | 23 de dezembro de 1903. |
| | Andes | 262,358 | 624,400 | Idem. |
| | Bebedouro. | 276,488 | 532,800 | Idem. |
| | Collina | 308,010 | 591,200 | 25 de maio de 1909. |
| | Barretos | 332,954 | 521,200 | Idem. |
| | Visconde do Rio Claro . . | 0,000 | 753,000 | 2 de maio de 1883. |
| | Ityrapina (e) | 13,301 | 751,200 | 1 de julho de 1885. |
| | Campo Alegre | 27,919 | 613,200 | Idem. |
| Ramal de Jahú (f) | Aterrado (a) | 40,461 | 661,000 | Junho de 1901. |
| | Brotas. | 49,742 | 661,700 | 16 de janeiro de 1892. |
| | Espraiado | 59,976 | 636,000 | 1 de dezembro de 1896. |
| | Canella (a) | 71,753 | 733,000 | 1 de fevereiro de 1897. |
| | Torrinha. | 82,618 | 738,000 | 18 de fevereiro de 1887. |

(a) Posto telegraphico.

(b) Antiga Colonia.

(c) Antiga Visconde do Pinhal.

(d) Concessão federal até esta estação.

(e) Antigo Morro Pellado.

(f) Concessão federal.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|-------------------------------------|-------------------------------|------------------------|-------------------|--------------------------|
| Ramal de Jahú (b). (Continuação) | Taboleiro (a) | 90,563 | Metros 821,000 | Julho de 1901. |
| | Ventania | 100,202 | 689,000 | 18 de fevereiro de 1887. |
| | Dois Corregos | 110,198 | 618,000 | 7 de setembro de 1886. |
| | Mineiros | 119,379 | 648,000 | Idem. |
| | Banharão | 128,697 | 687,000 | 18 de fevereiro de 1887. |
| | Jahú | 142,952 | 544,060 | Idem. |
| | Dois Corregos | 0,000 | 648,000 | 7 de setembro de 1886. |
| | Saldanha Marinho | 9,812 | 748,000 | 1 de julho de 1892. |
| | Campo Fino | 17,242 | 732,000 | Idem. |
| | Falcão Filho | 23,512 | 713,000 | Idem. |
| Ramal de Agudos | Campos Salles | 31,387 | 686,000 | Idem. |
| | Iguatemy | 42,025 | 525,000 | 25 março de 1903. |
| | Ayroza Galvão | 52,755 | 452,000 | Idem. |
| | Pedrneiras | 63,399 | 507,200 | 10 de outubro de 1903. |
| | Itatinguy (c) | 71,180 | 525,600 | 7 de dezembro de 1903. |
| | Piatan | 79,957 | 584,000 | Idem. |
| | S. Paulo dos Agudos | 93,551 | 601,000 | Idem. |
| | Taperao | 98,112 | 657,600 | 7 de setembro de 1901. |
| | Itaquá | 106,167 | 507,000 | 25 de janeiro de 1905. |
| | Batalha | 113,547 | 538,000 | Idem. |
| Ramal do Mogy-Guassú | Piratininga | 120,532 | 528,000 | Idem. |
| | Rincão | 0,000 | 526,000 | 31 de agosto de 1891. |
| | Guataparã | 11,405 | 510,000 | 30 de dezembro de 1901. |
| | Guarany | 24,052 | 524,400 | Idem. |
| | Martinho Prado | 39,487 | 502,700 | Idem. |
| | Barrinha | 56,471 | 489,000 | 1 de fevereiro de 1903. |
| | Macuco | 67,671 | 508,200 | 25 de março de 1903. |
| | Pitangueiras | 78,211 | 486,400 | 1 de fevereiro de 1903. |
| | Cascalho | 84,854 | 498,300 | 25 de março de 1903. |
| | Pontal | 92,711 | 524,700 | Idem. |
| Ramal de Agua Vermelha | S. Carlos do Pinhal | 0,000 | 828,700 | 2 de maio de 1883. |
| | Bahylonia | 18,612 | 700,000 | 1 de setembro de 1891. |
| | Floresta | 22,201 | 702,400 | Idem. |
| | Canchim | 25,231 | 694,000 | Idem. |
| | Capão Preto | 29,605 | 694,000 | 2 de setembro de 1892. |
| | Agua Vermelha | 38,984 | 809,000 | Idem. |
| | Ararahy | 50,241 | 690,800 | Idem. |
| | Alfredo Ellis | 54,384 | 710,400 | — |
| | Santa Eudoxia | 62,976 | 612,600 | 20 de setembro de 1883. |
| | S. Carlos do Pinhal | 0,000 | 828,700 | 2 de maio de 1883. |
| Ramal de Ribeirão Bonito | Angico | 8,136 | 718,800 | 10 de maio de 1891. |
| | Monjolinho | 13,056 | 664,600 | Idem. |
| | Jacaré | 23,343 | 578,400 | Idem. |
| | Ribeirão Bonito | 40,115 | 588,000 | Idem. |

(a) Posto telegraphico.
 (b) Concessão federal.
 (c) Parada.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|-------------------------------|--------------------------------|------------------------|----------|-------------------------|
| | | | Metros | |
| | Central | 0,000 | 15,500 | 30 de novembro de 1873. |
| | Porangaba. | 7,559 | 26,814 | Idem. |
| | Munduhim | 11,691 | 23,361 | 14 de janeiro de 1875. |
| | Maracanahú. | 21,201 | 45,154 | Idem. |
| | Monguba. | 27,004 | 53,274 | 9 de janeiro de 1876. |
| | Pacatuba | 33,570 | 54,000 | Idem. |
| | Guayuba. | 40,388 | 59,437 | 14 de junho de 1879. |
| | Bahú. | 51,623 | 59,457 | 14 de março de 1880. |
| | Agua Verde | 57,591 | 60,437 | 28 de setembro de 1879. |
| | Acarape | 65,862 | 76,437 | 26 de outubro de 1879. |
| | Itapaby | 72,905 | 142,223 | 20 de setembro de 1896. |
| | Canafistula. | 78,893 | 171,830 | 14 de março de 1890. |
| | Aracoyaha. | 91,001 | 101,203 | Idem. |
| | Baturité | 100,987 | 122,970 | 2 de fevereiro de 1882. |
| | Riachão. | 120,016 | 149,040 | 8 de dezembro de 1890. |
| Baturité | Castro. | 133,276 | 130,540 | 1 de junho de 1891. |
| | Cangaty | 146,477 | 111,600 | 8 de dezembro de 1890. |
| | Junco | 169,894 | 185,000 | 7 de setembro de 1891. |
| | Quixadá | 187,740 | 180,000 | Idem. |
| | Florianio Peixoto. | 201,435 | 193,910 | 4 de agosto de 1894. |
| | Uruquê. | 219,710 | 214,250 | Idem. |
| | Quixeramobim | 235,379 | 187,010 | Idem. |
| | Prudente de Moraes. | 258,187 | 195,000 | 14 de julho de 1899. |
| | Sebastião de Lacerda | 267,839 | 207,800 | Idem. |
| | Senador Pompeu. | 287,299 | 173,160 | 2 de julho de 1900. |
| | Giráu | 316,837 | 243,000 | 15 de novembro de 1907. |
| | Miguel Calmon. | 335,184 | 273,380 | 3 de maio de 1908. |
| | Affonso Penna | 362,353 | 291,031 | 10 de julho de 1910. |
| | S. José. | 383,487 | 246,700 | 5 de agosto de 1910. |
| | Sussuarana. | 39,982 | 244,000 | 5 de novembro de 1910. |
| | Ignatú. | 413,482 | 213,600 | Idem. |
| Ramal de Maranguape | Maracanahú | 0,000 | 45,154 | 14 de janeiro de 1875. |
| | Maranguape. | 7,246 | 66,604 | Idem. |
| | Camocim | 0,000 | 4,500 | 15 de janeiro de 1881. |
| | Granja | 24,425 | 8,940 | Idem. |
| | Angico. | 43,780 | 73,990 | 14 de março de 1881. |
| | Riachão | 63,620 | 81,900 | 10 de janeiro de 1894. |
| | Pitombeiras | 79,123 | 87,240 | 2 de julho de 1881. |
| Sobral. | Massapé | 106,327 | 76,000 | 31 de dezembro de 1881. |
| | Sobral. | 128,920 | 74,610 | 31 de dezembro de 1882. |
| | Carirê | 161,670 | 157,000 | 1 de novembro de 1893. |
| | Santa Cruz. | 168,490 | 147,080 | 1 de dezembro de 1893. |
| | Ipá | 216,280 | 233,980 | 10 de outubro de 1891. |
| | Ipueiras | 243,200 | — | 3 de maio de 1910. |
| | Nova Russas. | 276,810 | — | 3 de novembro de 1910. |

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO | |
|--|--|--------------------------|-----------------|--------------------------|-------------------------|
| 16 — Rôde Paraná-Santa Catharina: Thereza Christina | Imbituba | 0,000 | Metros 5,910 | 1 de setembro de 1884. | |
| | Bifurcação | 23,800 | 8,820 | Idem. | |
| | Piedade | 53,500 | 7,320 | Idem. | |
| | Pedras Grandes | 78,500 | 39,700 | Idem. | |
| | Palmeiras | 84,300 | 59,200 | Idem. | |
| | Orléans | 96,300 | 99,320 | Idem. | |
| | Lauro Muller | 111,400 | 197,820 | Idem. | |
| Ramal da Laguna | Bifurcação | 0,000 | 8,820 | Idem. | |
| | Laguna | 5,240 | 3,820 | Idem. | |
| Paraná — Paranaguá a Curitiba | Paranaguá | 0,000 | 5,640 | 17 de novembro de 1883. | |
| | Porto D. Pedro II | 2,200 | 4,400 | Idem. | |
| | Alexandra | 16,200 | 10,500 | Idem. | |
| | Morretes | 40,800 | 9,500 | Idem. | |
| | Porto de Cima | 50,600 | 233,440 | 5 de fevereiro de 1885. | |
| | Roça Nova | 80,500 | 952,000 | Idem. | |
| | Piraquara | 87,351 | 896,940 | Idem. | |
| Curitiba á Ponta Grossa. (Prolongamento). | S. José dos Pinhaes | 102,400 | 885,240 | Idem. | |
| | Curitiba | 110,087 | 899,020 | Idem. | |
| | Curitiba | 0,000 | 899,020 | Idem. | |
| | Portão | 8,068 | 935,600 | 18 de agosto de 1892. | |
| | Barigay | 14,380 | 886,700 | Idem. | |
| | Araucaria | 24,448 | 918,000 | 18 de novembro de 1891. | |
| | Guajuvira | 42,000 | 865,000 | Idem. | |
| | Balsa Nova | 58,648 | 865,200 | Idem. | |
| | Serrinha | 71,339 | 862,000 | 1 de novembro de 1892. | |
| | Tamanduá | 92,810 | 950,440 | Idem. | |
| Serrinha ao Rio Negro. (Ramal) | Restinga Secca | 117,000 | 936,040 | Idem. | |
| | Palmeira | 138,298 | 864,000 | 13 de maio de 1893. | |
| | Ponta Grossa | 191,000 | 941,000 | 12 de março de 1894. | |
| | Serrinha | 0,000 | 862,000 | — | |
| | Lapa | 30,000 | 906,000 | 18 de novembro de 1894. | |
| | Campo do Tenente | 61,400 | 797,500 | 1 de dezembro de 1894. | |
| | Rio Negro | 88,000 | 793,000 | 20 de fevereiro de 1895. | |
| | Restinga Secca | 0,000 | 936,040 | — | |
| | Porto Amazonas. (Ramal) | Porto Amazonas | 9,381 | 793,040 | — |
| | Morretes a Antonina. (Ramal) | Morretes | 0,000 | 9,500 | 17 de novembro de 1883. |
| Antonina | | 16,360 | 10,750 | 18 de agosto de 1892. | |
| S. Paulo-Rio Grande (Linha de Itararé ao Uruguay) | Itararé | 251,901 | 723,000 | 15 de setembro de 1908. | |
| | Sengés | 228,453 | 585,000 | Idem. | |
| | Fabio Rego | 196,064 | 866,040 | 30 de abril de 1903. | |
| | Jaguariahyva | 154,080 | 838,800 | 19 de outubro de 1905. | |
| | Julio de Castilhos | 128,902 | 1.119,200 | Idem. | |

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|---|------------------------------|------------------------|---------------------|--------------------------|
| | Joaquim Murtinho | 118,852 | Metros 1.083,200 | 19 de outubro de 1905. |
| | Piraby | 95,823 | 1.008,800 | 1 de janeiro de 1900. |
| | Caxambú | 72,646 | 988,000 | Idem. |
| | Castro | 56,900 | 984,300 | Idem. |
| | Tronco | 45,022 | 1.079,000 | Idem. |
| | Carambeby | 33,289 | 1.115,300 | Idem. |
| | Ponta Grossa | 0,000 | 941,000 | Idem. |
| | Officinas | 3,516 | 895,400 | Idem. |
| | Jaboticabal | 22,577 | 890,000 | Idem. |
| | Entre Rios | 34,006 | 875,400 | Idem. |
| | Vallinhos | 52,862 | 901,000 | Idem. |
| | Teixeira Soares | 73,528 | 914,600 | 11 de maio de 1900. |
| | Fernandes Pinheiro | 89,804 | 824,000 | 1 do maio de 1900. |
| | Iraty | 103,932 | 814,600 | Idem. |
| | Antonio Rebouças | 133,282 | 781,000 | Idem. |
| | Roxoroiz | 155,106 | 858,800 | 22 de dezembro de 1902 |
| S. Paulo-Rio Grande (Linha de Itararé ao Uruguay) | Marechal Mallet | 181,921 | 839,200 | 1 de dezembro de 1903 |
| (Continuação) | Dorizon | 193,474 | 801,000 | Idem. |
| | Paulo de Frontin | 214,216 | 781,800 | 20 de abril de 1904. |
| | Paula Freitas | 245,493 | 759,000 | 8 de outubro de 1904. |
| | União da Victoria | 263,865 | 757,000 | Idem. |
| | Legru | 274,876 | 890,200 | 30 de abril de 1905. |
| | S. João | 315,702 | 1.206,000 | Idem. |
| | Calmon | 342,254 | 1.190,300 | 5 de abril de 1900. |
| | Presidente Penna | 377,424 | 1.114,800 | Idem. |
| | Rio Caçador | 392,052 | 832,916 | 1 de maio de 1910. |
| | Rio das Antas | 426,852 | 815,000 | Idem. |
| | Rio das Pedras | 457,801 | 729,500 | Idem. |
| | Rio Bonito | 491,210 | 665,355 | 1 de setembro de 1910. |
| | Herval | 530,926 | 547,000 | Idem. |
| | Capinzal | 570,171 | 432,320 | 29 de outubro de 1910. |
| | Rio do Peixe | 606,338 | 425,600 | Idem. |
| | Rio Uruguay | 626,240 | 418,210 | Idem. |
| | S. Francisco | 0,000 | 2,000 | 1 do junho de 1910. |
| | Paraty | 23,064 | 8,000 | Idem. |
| | Joinville | 40,250 | 6.500 | Idem. |
| Linha de S. Francisco | Bananal | 66,917 | 19,000 | Idem. |
| | Jaraguá | 77,139 | 30,000 | Idem. |
| | Hansa | 95,695 | 61,600 | Idem. |
| | Suruby | 0,000 | 397,280 | 15 de novembro de 1877. |
| | Plataforma | 1,540 | 4.0.059 | Idem. |
| | Babylonia | 13,340 | 423,031 | Idem. |
| 17 - Rezende a Bocaina | Estalo | 17,085 | 450,036 | Idem. |
| | Bambús | 23,500 | 472,086 | 8 de janeiro de 1873. |
| | Formoso | 28,336 | 497,086 | Idem. |
| | Barreiro | 38,810 | 507,000 | 19 do fevereiro de 1892. |

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|--|-----------------------------------|------------------------|-----------------|--------------------------|
| | Cajá | 0,000 | Metros 1,811 | 15 de janeiro de 1883. |
| | Rua Bella | 2,228 | 1,000 | Idem. |
| | Bemfica | 3,901 | 1,000 | Idem. |
| | Praia Pequena | 5,750 | 1,004 | Idem. |
| | Venda Grande | 7,000 | 16,120 | Idem. |
| | Liberdade | 7,508 | — | — |
| | Botafogo | 9,330 | — | — |
| | Engenho do Matto | 11,944 | 27,764 | — |
| | Vicente Carvalho | 13,545 | 22,814 | — |
| | Irajá | 14,846 | 17,664 | 15 de janeiro de 1883. |
| | Collegio | 16,168 | 10,900 | — |
| 18 — Rio do Ouro | Areal | 17,611 | 11,864 | — |
| | Pavuna | 21,571 | 2,375 | 15 de janeiro de 1883. |
| | Coqueiros | 24,040 | 16,200 | — |
| | Belford Roxo | 27,569 | — | — |
| | Itaipú | 39,379 | 9,980 | — |
| | Retiro | 34,950 | 12,075 | — |
| | Figueira | 36,846 | 17,325 | — |
| | José Bulhões | 33,531 | 15,255 | — |
| | Cachoeira | 43,239 | 15,800 | — |
| | Painciras | 45,025 | 21,300 | — |
| | Rio do Ouro | 49,277 | 40,795 | 15 de janeiro de 1883. |
| | S. Pedro | 63,217 | 70,000 | — |
| Ramal de S. Francisco Xavier | Bemfica | 0,000 | 1,000 | — |
| | D. Anna Nery | 1,021 | 16,400 | — |
| | José Bulhões | 0,000 | 15,255 | — |
| | S. Bernardino | 2,257 | 10,195 | — |
| Ramal de Iguaçu | Iguaçu | 3,521 | 4,695 | — |
| | Barreira | 8,996 | 15,295 | — |
| | Tingá | 12,141 | 30,295 | — |
| Ramal do Rio do Ouro | Rio do Ouro | 0,000 | 40,795 | 15 de janeiro de 1883. |
| | Represas do Rio do Ouro | 2,739 | 118,075 | Idem. |
| Ramal da Penha | Vicente Carvalho | 0,000 | 22,814 | — |
| | Largo da Penha | 4,700 | — | — |
| | Fazenda Grande | 6,426 | — | — |
| Ramal das Oficinas | Liberdade | 0,000 | — | — |
| | Officinas | 3,263 | — | — |
| | Santos | 0,000 | 2,120 | 16 de fevereiro de 1867. |
| | Cubatão | 12,300 | 2,594 | Idem. |
| | Areaes | 16,400 | 1,670 | — |
| | Piassaguera | 18,500 | 5,700 | — |
| 40 — Santos a Jundiáhy | Raiz da Serra | 22,000 | 20,700 | 8 de setembro de 1868. |
| | Alto da Serra | 30,300 | 796,600 | Idem. |
| | Campo Grande | 34,880 | 757,802 | Idem. |
| | Rio Grande | 41,400 | 748,315 | Idem. |

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|--|--------------------------------|------------------------|-------------------|--------------------------|
| Santos a Jundiáhy (Continuação) | Ribeirão Pires | 45,500 | Metros 751,816 | 8 de setembro de 1868. |
| | Pilar | 53,109 | 763,492 | Idem. |
| | S. Bornardo | 60,383 | 743,650 | Idem. |
| | S. Caetano | 67,440 | 737,280 | Idem. |
| | Ypiranga | 71,625 | 728,000 | Idem. |
| | Moóca | 74,027 | 727,000 | Idem. |
| | Braz | 76,332 | 726,842 | Idem. |
| | S. Paulo | 78,470 | 737,297 | Idem. |
| | Barra Funda | 81,510 | 721,280 | Idem. |
| | A. Branca | 84,320 | 723,063 | Idem. |
| | Lapa | 86,050 | 725,614 | Idem. |
| | Pirituba | 90,320 | 731,988 | Idem. |
| | Taipas | 95,079 | 813,672 | Idem. |
| | Perús | 101,300 | 737,692 | Idem. |
| | Cayeiras | 106,000 | 721,268 | Idem. |
| | Juquery | 111,260 | 723,002 | Idem. |
| | Belém | 117,450 | 771,409 | — |
| | Campo Limpo | 127,970 | 740,037 | — |
| | Varzea | 133,900 | 720,358 | — |
| | Jundiáhy | 139,000 | 707,111 | — |
| 20 — Sorocabana Railway : Prolongamento para o porto Tibiriçá | Capão Bonito | 0,000 | 371,000 | 7 de novembro de 1895. |
| | Morrinhos | 18,000 | 669,000 | Idem. |
| | Itatinga | 31,000 | 701,000 | Idem. |
| | Andrades | 49,000 | 687,000 | Idem. |
| | Avaré | 70,000 | 742,000 | Idem. |
| | Barra Grande | 83,000 | 752,090 | Idem. |
| | Cerqueira Cesar | 104,130 | 712,209 | Idem. |
| | S. Bartholomeu | 116,000 | — | 22 de abril de 1906. |
| | Mandury | 125,034 | — | Idem. |
| | B. Botelho | 136,000 | 663,000 | 5 de abril de 1903. |
| | Bernardino de Campos | 148,000 | 671,000 | Idem. |
| | Ilha Grande | 169,344 | 565,000 | Idem. |
| | Ourinhos | 197,798 | — | 31 de dezembro de 1903. |
| | Salto Grande | 217,600 | 370,000 | 12 de outubro de 1909. |
| | Linha de Itararé | Tatuy | 0,000 | 582,080 |
| Morro Alto | | 21,250 | 659,000 | 11 de maio de 1895. |
| Itapetininga | | 42,924 | 644,000 | Idem. |
| Cesario | | 59,907 | 606,000 | 16 de outubro de 1.07. |
| Iterval | | 77,780 | 590,000 | Idem. |
| Engenheiro Hermillo | | 93,407 | 579,000 | Idem. |
| Aracassú | | 113,507 | 602,000 | 16 de fevereiro de 1908. |
| Bury | | 133,407 | 583,000 | 4 de maio de 1908. |
| Rondinha | | 146,707 | 658,000 | 31 de dezembro de 1908. |
| Guahyra (a) | | 168,384 | 608,000 | 1 de abril de 1909. |
| Faxina | 181,031 | 639,000 | Idem. | |

(a) Posto telegraphico.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|---|----------------------------|------------------------|---------------------|-------------------------|
| Linha de Itararé (Continuação) | Itanguá (a) | 193,047 | Metros 719,000 | 1 de abril de 1900. |
| | Engenheiro Maia | 214,974 | 660,000 | Idem. |
| | Gorita (a) | 229,330 | 690,000 | Idem. |
| | Rio Verde (a) | 234,355 | 673,000 | Idem. |
| | Ibity (a) | 243,990 | 782,000 | Idem. |
| | Itararé | 249,750 | 715,000 | Idem. |
| 21 — Viação Geral da Bahia : Bahia ao S. Francisco | Calçada | 0,000 | 5,684 | 28 de junho de 1860. |
| | Plataforma | 6,000 | 5,684 | Idem. |
| | Poriperi | 10,900 | 5,920 | Idem. |
| | Olaria | 13,720 | 6,000 | Idem. |
| | Mapelle | 22,260 | 7,175 | 9 de setembro de 1861. |
| | Agua Comprida | 28,000 | 31,543 | Idem. |
| | Muritiba | 33,760 | 21,000 | Idem. |
| | Parafuso | 38,500 | 21,420 | 9 de junho de 1862. |
| | Cammassari | 46,610 | 33,600 | Idem. |
| | Matta de S. João | 68,570 | 28,490 | 4 de agosto de 1862. |
| | Pitanga | 75,420 | 50,023 | Idem. |
| | Pojuca | 81,120 | 65,080 | 31 de janeiro de 1863. |
| | Pojuca Central | 84,400 | 65,080 | Outubro de 1880. |
| | Catú | 92,550 | 77,320 | 31 de janeiro de 1863. |
| | Sítio Novo | 107,270 | 103,520 | Idem. |
| | Prolongamento | 122,500 | 137,930 | 18 de novembro de 1880. |
| | Alagoinhas | 123,130 | 137,930 | 31 de janeiro de 1863. |
| | Alagoinhas | 0,000 | 137,930 | 30 de março de 1887. |
| | Sauhye | 13,910 | 151,340 | Idem. |
| Capianga | 31,400 | 126,800 | Idem. | |
| Sítio do Meio | 41,200 | 112,260 | Idem. | |
| Ramal do Timbó | Entre Rios | 53,600 | 83,200 | Idem. |
| Lagôa Redonda | 62,100 | 71,650 | Idem. | |
| Pedras | 71,700 | 78,500 | Idem. | |
| Timbó | 83,021 | 155,800 | Idem. | |
| Aporá | 103,891 | — | 4 de março de 1910. | |
| Central da Bahia | S. Felix | 0,000 | 16,000 | 23 de dezembro de 1831. |
| | Cachoeirinha | 5,000 | 137,000 | Idem. |
| | Pombal | 20,060 | 175,000 | Idem. |
| | S. José | 27,000 | 190,000 | Idem. |
| | Sapé | 41,000 | 230,000 | Idem. |
| | Genipapo | 53,000 | 227,000 | Idem. |
| | Candeal | 60,000 | 225,000 | Idem. |
| | Curralinho | 67,000 | 200,000 | Idem. |
| | Cruz do Medrado | 76,000 | 200,000 | Idem. |
| | Tapéra | 81,000 | 210,000 | Idem. |
| | Serra Grande | 95,000 | 230,000 | 15 de outubro de 1883. |
| Tanquinho | 107,000 | 211,000 | Idem. | |

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|------------------------------|-----------------------------|------------------------|-------------------|--------------------------|
| | Morro Preto | 115,000 | Metros 250,000 | 15 de outubro de 1883. |
| | Lagedo | 123,000 | 286,000 | Idem. |
| | Lapa | 132,000 | 263,000 | Idem. |
| | Santo Antonio | 135,000 | 256,000 | Idem. |
| | Sítio Novo | 165,000 | 210,000 | Idem. |
| | João Amaro | 182,000 | 267,000 | Idem. |
| | Tambury | 216,000 | 280,000 | 15 de janeiro de 1885. |
| | Catunys | 226,000 | 284,000 | — |
| | Queimadinhos (a) | 245,000 | 290,000 | 17 de maio de 1887. |
| | Bandeira de Mello | 254,600 | 295,000 | Idem. |
| Central da Babia | Cachoeira (b) | 0,000 | 16,000 | 2 de dezembro de 1876. |
| (Continuação) | Belém | 7,000 | 170,000 | Idem. |
| | Serra | 11,000 | 220,000 | 12 de dezembro de 1876. |
| | Conceição | 11,000 | 130,000 | Idem. |
| | Pinheiro | 18,000 | 210,000 | Idem. |
| | Cruz | 24,000 | 235,000 | Idem. |
| | S. Gonçalo (c) | 27,000 | 241,000 | 16 de janeiro de 1886. |
| | Jacaré | 29,000 | 245,000 | 2 de dezembro de 1876. |
| | Magalhães | 33,000 | 240,000 | Idem. |
| | Tapéra | 36,000 | 240,000 | Idem. |
| | Feira | 45,060 | 242,000 | Idem. |
| | Açagoinhas | 0,000 | 137,500 | 13 de novembro de 1880. |
| | Aramary | 13,721 | 180,410 | Idem. |
| | Entroncamento | 42,070 | 356,230 | 24 de fevereiro de 1896. |
| | Água Fria | 65,920 | 322,810 | 18 de novembro de 1880. |
| | Lamarão | 85,441 | 291,143 | Idem. |
| | Serrinha | 110,531 | 364,960 | Idem. |
| | Salgada | 146,861 | 403,185 | 30 de dezembro de 1883. |
| | Santa Luzia | 180,568 | 362,492 | 15 de setembro de 1884. |
| | Queimadas | 226,959 | 275,331 | 6 de fevereiro de 1886. |
| | Itiuba | 239,266 | 376,261 | 15 de abril de 1887. |
| | Cariacá | 310,273 | 450,416 | 31 de agosto de 1887. |
| | Villa Nova | 321,993 | 548,936 | Idem. |
| | Catunys | 335,030 | 596,520 | Idem. |
| | Jaguarary | 348,760 | 664,490 | Idem. |
| | Itumirim | 357,320 | 665,220 | 2 de julho de 1891. |
| | Angico | 353,140 | 489,060 | Idem. |
| | Jurema | 413,553 | 433,600 | Idem. |
| | Carnahyba | 430,870 | 411,000 | 21 de fevereiro de 1896. |
| | Piranga | 449,910 | 371,050 | Idem. |
| | Joazeiro | 452,310 | 372,050 | Idem. |
| | Argolas | 0,000 | 2,000 | 13 de maio de 1901. |
| 22 — Victoria a Minas: | Cariacica | 17,260 | 34,600 | Idem. |
| Victoria a Itabira | Alfredo Maia | 28,873 | 4,666 | Idem. |
| | Timbuhy | 51,718 | 54,000 | 19 de dezembro de 1904. |

(a) Entroncamento do Ramal de Olhos d'Água com 13,400 kilometros de extensão.

(b) Ramal da Feira de Sant'Anna.

(c) Ramal de S. Gonçalo com 3,600 kilometros de extensão.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|---|--------------------------|------------------------|----------|-------------------------|
| | | | metros | |
| | Fundão | 63,400 | 33,695 | 15 de maio de 1905. |
| | Pendanga | 71,380 | 51,000 | Idem. |
| | Lauro Muller | 80,400 | 27,000 | Idem. |
| | João Neiva | 91,230 | 59,500 | 20 de dezembro de 1905. |
| | Accioli | 116,340 | 58,500 | 27 de julho de 1906. |
| | Baunilha | 131,780 | 50,600 | 30 de agosto de 1906. |
| | Collatina | 153,350 | 39,500 | 28 de dezembro de 1903. |
| | Porto Bello | 171,560 | 49,000 | 8 de agosto de 1907. |
| Victoria á Itabira | Maylasky (a) | 190,700 | 58,400 | Idem. |
| | Natividade | 207,645 | 76,700 | Idem. |
| | Resplendor | 244,740 | 92,000 | 4 de dezembro de 1908. |
| | Lajão | 276,804 | 125,000 | Idem. |
| | Cachoeirinha | 312,940 | 135,050 | 18 de outubro de 1909. |
| | Derribadinha | 341,430 | 145,244 | 31 de dezembro de 1909. |
| | Figueira | 358,152 | 165,500 | 15 de novembro de 1910. |
| | Bagnary | 377,637 | 174,500 | Idem. |
| | Currallinho | 0,000 | 607,200 | 28 de maio de 1910. |
| Currallinho á Diamantina | Roça do Brejo | 22,500 | 548,000 | Idem. |
| | Santo Hypolito | 37,000 | 510,000 | 14 de setembro de 1910. |
| | Santa Maria | 0,000 | 113,390 | 15 de outubro de 1885. |
| | Colonia | 11,843 | 76,780 | Idem. |
| | Arroio do Só | 29,575 | 59,030 | Idem. |
| | Restinga Secca | 50,733 | 44,430 | Idem. |
| | Estiva | 66,053 | 39,650 | Idem. |
| | Jacuby | 79,742 | 32,450 | Idem. |
| | Ferreira | 100,596 | 32,610 | Idem. |
| | Cachoeira | 114,566 | 70,480 | 7 de março de 1883. |
| | Bexiga | 138,210 | 27,592 | Idem. |
| | Pedrneiras | 161,400 | 22,590 | Idem. |
| | Rio Pardo | 180,709 | 21,690 | Idem. |
| | Couto | 184,202 | 29,190 | Idem. |
| | João Rodrigues | 205,822 | 16,410 | Idem. |
| 23 — Viação Ferrea do Rio Grande do Sul : | Monte Alegre | 223,424 | 16,510 | Idem. |
| S. Maria a Porto Alegre | Santo Amaro | 242,616 | 13,910 | Idem. |
| | Ligação | 250,000 | — | 25 de outubro de 1910. |
| | Barreto | 270,598 | — | Idem. |
| | Gil | 286,498 | — | Idem. |
| | Fortaleza | 299,485 | — | Idem. |
| | Montenegro | 312,328 | 13,860 | 2 de julho de 1909. |
| | Capella | 331,593 | 33,410 | Idem. |
| | Portão | 340,485 | 46,460 | Idem. |
| | Neustadt | 353,442 | 9,260 | 14 de abril de 1874. |
| | S. Leopoldo | 355,515 | 10,420 | Idem. |
| | Sapucaia | 362,484 | 32,260 | Idem. |
| | Canóas | 374,421 | 20,540 | Idem. |
| | Navegantes | 385,307 | 5,200 | Idem. |
| | Porto Alegre | 338,623 | 5,200 | Idem. |

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

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|--|-----------------------------|------------------------|----------|-------------------------|
| Ramal de Santa Cruz | Couto | 181,202 | 29,190 | 7 de março de 1883. |
| | Santa Cruz | 215,299 | 47,490 | 15 de novembro de 1865. |
| Ramal de Montenegro á Caxias | Montenegro | 312,328 | 13,860 | 2 de julho de 1909. |
| | Cafundó | 322,200 | 18,000 | Idem. |
| | Victoria | 328,269 | 27,000 | Idem. |
| | Maratá | 331,541 | 27,000 | Idem. |
| | Esperança | 338,963 | 159,000 | 1 de dezembro de 1909. |
| | Linha Bonita | 350,331 | 371,280 | Idem. |
| | S. Salvador | 357,959 | 586,000 | Idem. |
| | Barão | 371,372 | 650,000 | Idem. |
| | Carlos Barbosa | 381,441 | 679,000 | 27 dezembro de 1903. |
| | Nova Sardenha | 393,975 | — | 13 do maio de 1910. |
| Ramal de Neustadt á Taquara | Nova Vicenza | 407,866 | — | Idem. |
| | Forqueta | 415,070 | — | 15 de junho de 1910. |
| | Caxias | 428,920 | — | Idem. |
| | Neustadt | 358,442 | 9,260 | 14 do abril de 1874. |
| | Nova Hamburgo | 361,987 | 27,300 | Idem. |
| | Hamburgo-Berg | 363,791 | 57,850 | 15 de agosto de 1903. |
| | Campo Bom | 370,628 | 23,080 | Idem. |
| | Sapyranga | 330,306 | 32,390 | 15 de agosto de 1903. |
| | Amaral Ribeiro | 334,123 | 25,080 | Idem. |
| | Nova Palmeira | 388,434 | 41,860 | Idem. |
| Santa Maria á Uruguayana | Campo Vicente | 392,910 | 33,570 | Idem. |
| | Parobé | 401,028 | 47,250 | Idem. |
| | Taquara | 406,637 | 28,850 | Idem. |
| | Santa Maria | 0,000 | 113,390 | 15 de outubro de 1885. |
| | Bocca do Monte | 13,200 | 124,900 | 23 de abril de 1888. |
| | Canabarro | 21,903 | 130,790 | Idem. |
| | S. Pedro | 41,156 | 107,390 | 7 de julho de 1889. |
| | S. Lucas | 67,993 | 95,330 | Idem. |
| | Umbú | 91,559 | 90,330 | 1 de junho de 1890. |
| | Cacequy | 112,892 | 89,090 | 23 de dezembro de 1890. |
| Santa Maria á Uruguayana | Entroncamento (a) | 123,300 | 86,630 | 15 de novembro de 1909. |
| | Saycan | 125,888 | 87,250 | 22 de novembro de 1907. |
| | Itapevy | 144,123 | 85,000 | Idem. |
| | Jacaquá | 161,628 | 80,400 | Idem. |
| | Tigre | 188,781 | 78,000 | Idem. |
| | Passo Novo | 202,160 | 82,200 | Idem. |
| | Palmas | 211,260 | 131,000 | Idem. |
| | Alexrete | 231,753 | 92,500 | 25 de agosto de 1903. |
| | Capivary | 243,000 | 126,600 | Idem. |
| | Inhanduby | 259,800 | 94,300 | Idem. |
| Santa Maria á Uruguayana | Guassú-Boi | 273,557 | 116,800 | Idem. |
| | Ibirocaby | 301,282 | 75,400 | Idem. |
| | Touro Passo | 311,562 | 121,600 | Idem. |

(a) Entroncamento do ramal de Sant'Anna do Livramento.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|---|----------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------|
| Santa Maria a Uruguayana (Continuação) | Carumbé | 333,972 | 115,000 | 25 de agosto de 1903. |
| | Pindaby-xirimá | 350,642 | 73,600 | Idem. |
| | Uruguayana | 373,662 | 74,400 | Idem. |
| Cacequy a Bagé | Cacequy | 112,892 | 89,090 | 23 de dezembro de 1890. |
| | Retiro | 130,400 | 95,840 | 24 de agosto de 1896. |
| | Azevedo Sodré | 145,640 | 101,430 | Idem. |
| | Bella União | 160,300 | 108,250 | Idem. |
| | Bella Vista | 178,634 | 149,690 | Idem. |
| | S. Gabriel | 189,985 | 108,780 | Idem. |
| | Parada do Pinto | 195,400 | 96,440 | 8 de outubro de 1900. |
| | Vaccacaby | 204,152 | 107,380 | Idem. |
| | Suspiro | 223,510 | 100,380 | Idem. |
| | Ibaré | 247,788 | 192,900 | Idem. |
| | Tres Estradas | 263,583 | 358,470 | Idem. |
| | S. Sebastião | 282,270 | 381,260 | 3 de dezembro de 1896. |
| | Martim Pons | 293,200 | 359,380 | Idem. |
| | Rodeio Colorado | 301,060 | 345,280 | Idem. |
| Bagé | 319,977 | 209,000 | 2 de dezembro de 1884. | |
| Ramal de Sant'Anna do Livramento | Entroncamento | 123,300 | 86,630 | 15 de novembro de 1909. |
| | S. Simão | 133,864 | 89,080 | 15 de novembro de 1909. |
| | Corte | 154,714 | 94,480 | Idem. |
| | Rosario | 171,673 | 114,080 | Idem. |
| | Guará | 193,760 | — | 15 de junho de 1910. |
| | Santa Rita | 211,532 | — | Idem. |
| | Porteirinha | 234,924 | — | 30 de agosto de 1910. |
| | Palomas | 253,508 | — | 26 de outubro de 1910. |
| | Sant'Anna | 279,609 | — | Idem. |
| | Bagé | 319,977 | 209,000 | 2 de dezembro de 1884. |
| Bagé a Rio Grande | Santa Thereza | 35,860 | 178,450 | Idem. |
| | Quebracho | 255,500 | 120,710 | Idem. |
| | Rio Negro | 344,200 | 181,330 | Idem. |
| | Santa Rosa | 359,784 | 191,750 | Idem. |
| | Candiota | 377,718 | 191,800 | Idem. |
| | Biboca | 389,000 | 128,770 | Idem. |
| | Segurança | 297,400 | 186,800 | Idem. |
| | Pedras Altas | 406,324 | 337,620 | Idem. |
| | Plano Horizontal | 413,400 | 225,020 | Idem. |
| | Nascentes | 420,804 | 188,510 | Idem. |
| | Lagoado | 425,900 | 120,700 | Idem. |
| | Cerro Chato | 446,708 | 99,210 | Idem. |
| | Herval | 462,000 | 63,200 | Idem. |
| | Basilio | 476,408 | 50,350 | Idem. |
| | Cruz | 487,900 | 37,620 | Idem. |
| Piratiny | 408,558 | 27,640 | Idem. | |
| Cerrito | 499,860 | 25,590 | Idem. | |
| Passo das Pedras | 513,432 | 28,830 | Idem. | |

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ESTAÇÕES | POSIÇÃO KILOMETRICA | ALTITUDE | DATA DA INAUGURAÇÃO |
|----------------------------------|------------------------------|------------------------|----------|-------------------------|
| | Descanço | 525,090 | 33,000 | 2 de dezembro de 1884. |
| | Capão do Leão | 532,964 | 27,110 | Idem. |
| | Theodosio | 535,303 | 17,180 | Idem. |
| | Pelotas | 547,720 | 3,540 | Idem. |
| | Capão Seco | 557,700 | 3,300 | Idem. |
| Bagé a Rio Grande | Povo Novo | 567,177 | 14,900 | Idem. |
| (Continuação) | Quinta | 533,078 | 6,830 | Idem. |
| | Juncção | 595,524 | 2,830 | Idem. |
| | Rio Grande | 599,413 | 3,030 | Idem. |
| | Maritima | 602,269 | 2,200 | Idem. |
| | Juncção | 595,321 | 2,830 | Idem. |
| | Vieira | 601,551 | 2,590 | Idem. |
| Ramal da Costa do Mar | Senandes | 607,846 | 2,360 | Idem. |
| | Bolacha | 603,880 | 2,230 | Idem. |
| | Villa Sequeira | 612,300 | 2,500 | Idem. |
| | Santa Maria | 0,000 | 113,390 | 15 de outubro de 1885. |
| | Pinhal | 18,362 | 462,810 | 20 de novembro de 1894. |
| | Philippson | 25,900 | 432,240 | Idem. |
| | Valde Serra | 35,507 | 492,810 | Idem. |
| | Taquarembó | 50,793 | 501,810 | Idem. |
| | Julio de Castilhos | 72,836 | 503,810 | Idem. |
| | Tupaceretan | 98,587 | 453,440 | Idem. |
| | Espinilho | 123,315 | 420,230 | Idem. |
| | Cruz Alta | 151,330 | 463,410 | Idem. |
| | Lagoão | 182,810 | 436,610 | 31 de maio de 1897. |
| | Porongos | 203,317 | 510,010 | Idem. |
| | Santa Barbara | 225,308 | 521,010 | 15 de novembro de 1897 |
| | Pinheiro Machado | 261,500 | 541,010 | Idem. |
| Santa Maria ao Uruguay | S. Bento | 236,000 | 561,910 | Idem. |
| | Carázinho | 300,800 | 592,130 | Idem. |
| | Pulador | 329,900 | 597,050 | 31 de janeiro de 1898. |
| | Passo Fundo | 355,400 | 670,210 | Idem. |
| | Coxilha | 331,751 | — | 3 de maio de 1910. |
| | Sertão | 401,956 | — | Idem. |
| | Erechim | 411,944 | — | Idem. |
| | Erebango | 421,919 | — | Idem. |
| | Capoerê | 439,365 | — | Idem. |
| | Paol Grande | 461,401 | — | 30 de agosto de 1910. |
| | Baliza | 430,801 | — | Idem. |
| | Barro | 493,378 | — | Idem. |
| | Viaducto | 505,350 | — | 25 de outubro de 1910. |
| | Cannavial | 518,738 | — | Idem. |
| | Marcelino Ramos | 534,295 | — | Idem. |

QUADRO N. 8

MATERIAL RODANTE EFFECTIVO

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | LOCOMOTIVAS | | | | | | CARROS DE PASSAGEIROS ESPECIAES | | |
|-----------------|-------------------------|--------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|---------------------------------|-----------------------|---------------------------------|--------|------------|
| | | Numero total | Peso total maximo | Peso total minimo | Numero de rodas motrizes maximo | Numero de rodas motrizes minimo | Peso adherente maximo | Peso adherente minimo | Numero | Peso medio |

I — DA

| | | | | | | | | | | | | |
|----|---|-----|--------------|--------------|----|---|--------------|--------------|----|-------------|---------|--|
| 1 | Baturité | 20 | Tons. 35,858 | Tons. 18,000 | 8 | 4 | Tons. 34,504 | Tons. 14,528 | 2 | Tons. 9,400 | 30 | |
| 2 | Sobral | 12 | 34,400 | 17,690 | 8 | 4 | 24,570 | 11,708 | 1 | 4,200 | 16 | |
| 3 | Central do Rio Grande do Norte. | 12 | — | — | 2 | 2 | — | — | — | — | — | |
| 4 | Great Western (a) | 128 | 68,000 | 42,000 | 8 | 4 | 38,000 | 12,000 | 17 | 9,750 | 14,8 | |
| 5 | | | | | | | | | | | | Natal a Independencia |
| 6 | | | | | | | | | | | | Conde d'Eu. |
| 7 | | | | | | | | | | | | Recife a S. Francisco. |
| 8 | | | | | | | | | | | | Central de Pernambuco Sul de Pernambuco. |
| 9 | | | | | | | | | | | | Central de Alagoas e ramal. |
| 10 | Paulo Afonso. | 4 | 43,000 | 23,000 | 8 | 4 | 24,000 | 12,000 | — | — | — | |
| 11 | Ribeirão a Cortez. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 12 | Bahia a S. Francisco | 18 | 34,750 | 23,000 | 6 | 4 | 19,376 | 13,332 | 1 | 8,420 | 24 | |
| 13 | Ramal do Timbó | 7 | 24,200 | 20,600 | 6 | 4 | 17,400 | 13,600 | — | — | — | |
| 14 | S. Francisco | 41 | 35,000 | 22,000 | 8 | 6 | 31,304 | 13,820 | — | — | — | |
| 15 | Central da Bahia. | 22 | 30,000 | 16,000 | 6 | 4 | 10,000 | 12,000 | 3 | 6,000 | 20 | |
| 16 | Central do Brazil (bitola 1 ^m ,60) | 276 | 93,410 | 44,514 | 12 | 4 | 93,440 | 11,793 | 53 | 22,000 | 12 a 20 | |
| 17 | Idem — (bitola 1 ^m ,00) | 89 | 44,452 | 14,514 | 8 | 4 | 36,287 | 11,793 | 13 | — | — | |
| 18 | Rio do Ouro | 15 | 36,000 | 12,000 | 8 | 4 | 32,000 | 12,000 | — | — | — | |
| 19 | Rede Sul Mineira. | 57 | 47,200 | 14,500 | 8 | 4 | 32,270 | 14,500 | 6 | 14,600 | 16 | |
| 20 | Oeste de Minas. | 70 | 33,000 | 13,500 | 8 | 4 | 34,000 | 9,000 | 11 | 9,666 | 6 | |
| 21 | Goyaz. | 5 | 32,234 | 27,700 | 6 | 6 | 25,600 | 25,400 | — | — | — | |
| 22 | Paraná. | 26 | 64,250 | 30,300 | 8 | 6 | 32,600 | 22,800 | 1 | 11,060 | 27 | |
| 23 | D. Thereza Christina | 7 | 28,000 | 26,000 | 6 | 6 | 23,000 | 22,000 | — | — | — | |
| 24 | Viação Ferrea do Rio Grande do Sul | 169 | 34,000 | 8,000 | 4 | 2 | 20,000 | 10,000 | 24 | 10,000 | — | |
| 25 | Madeira-Mamoré | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |

II — CONCEDIDA

| | | | | | | | | | | | |
|----|-------------------------------|-------------------------|--------|--------|--------|---|--------|--------|---|---|---|
| 26 | Caxias a Cajazeiras | 4 | 42,500 | 15,876 | 6 | 6 | 28,000 | 13,154 | — | — | — |
| 27 | Recife ao Limoeiro. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 28 | Victoria a Minas. | 12 | 34,440 | 22,300 | 6 | 6 | 21,833 | 20,000 | 2 | — | — |
| 29 | | Curralinho a Diamantina | 2 | 31,655 | 24,335 | 6 | — | 24,365 | — | — | — |

(a) Inclusive o material rodante effectivo da « Recife ao Limoeiro » portencente á Great Western.

(b) 24 de bagagem e 26 de correio.

(c) 5 » » » 2 » » »

EM 31 DE DEZEMBRO DE 1910

| CARROS DE PASSAGEIROS DE 1ª CLASSE | | | CARROS DE PASSAGEIROS DE 2ª CLASSE | | | CARROS MIXTOS DE PASSAGEIROS | | | NUMERO TOTAL DE CARROS DE PASSAGEIROS | NUMERO TOTAL DE EIXOS DOS CARROS DE PASSAGEIROS | VAGÔES PARA CORREIO E BAGAGEM | | | NUMERO DE ORDEN |
|------------------------------------|------------------|-------------------------|------------------------------------|------------------|-------------------------|------------------------------|------------------|-------------------------|---------------------------------------|---|-------------------------------|------------------|------------------|-----------------|
| Numero | Peso morto médio | Numero médio de logares | Numero | Peso morto médio | Numero médio de logares | Numero | Peso morto médio | Numero médio de logares | | | Numero | Peso morto médio | Capacidade média | |

UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|-------------|---------|-----|-------------|---------|----|-------------------|---------|-----|-----|--------|-----------------|-----------------|----|
| 16 | Tons. 8,720 | 40 | 14 | Tons. 7,142 | 44 | 2 | Tons. 9,200 | 40 | 31 | 136 | 4 | Toneladas 6,850 | Toneladas 4,600 | 1 |
| 5 | 4,200 | 20 | 5 | 4,000 | 40 | - | - | - | - | - | - | 3,500 | 4,500 | 2 |
| | 19,000 | 40 | | 10,000 | 60 | - | - | - | 11 | 30 | 3 | 9,700 | 9,000 | 3 |
| 3 | - | - | 1 | - | - | 2 | - | - | 6 | 24 | - | - | - | 3 |
| 72 | 11,580 | 34,4 | 80 | 11,337 | 50 | 10 | 7,573 | 31,4 | 170 | 663 | 42 | 10,600 | 5,870 | 7 |
| 2 | 6,500 | 40 | 6 | 6,500 | 60 | 2 | 7,000 | 50 | 10 | 40 | 1 | 3,000 | 8,600 | 10 |
| 11 | 10,327 | 37 | 15 | 9,960 | 60 | - | - | - | 30 | 78 | 12 | 8,848 | 4,500 | 12 |
| 3 | 9,500 | 32 | 4 | 7,910 | 62 | 3 | 9,150 | 41 | 10 | 30 | 6 | 5,908 | 6,750 | 13 |
| 13 | 10,230 | 40 | 22 | 9,872 | 62 | 10 | 9,675 | 46 | 45 | 180 | 9 | 4,844 | 4,177 | 14 |
| 21 | 8,000 | 20 | 37 | 8,000 | 36 | 2 | 8,000 | 36 | 63 | 177 | 8 | 8,000 | 6,000 | 15 |
| | 4,000 | 24 | | 4,000 | 36 | 2 | 8,000 | 36 | 63 | 177 | 8 | 8,000 | 6,000 | 15 |
| 191 | 19,000 | 48 a 60 | 173 | 18,000 | 92 | - | - | - | - | - | - | 7,000 | 10,000 | 16 |
| | 18,000 | 24 a 56 | | 7,000 | 50 | - | - | - | 417 | - | (b) 50 | 18,500 | 8,000 | |
| | 8,000 | 22 | | - | - | - | - | - | - | - | - | 20,000 | 3,000 | |
| 39 | 11 a 12,000 | 40 a 48 | 33 | 11,000 | 40 a 50 | 20 | (11,000 a 12,000) | 40 e 46 | 92 | 420 | 15 | 6,500 a 12,000 | 3,000 | 17 |
| 3 | 9,000 | 48 | 5 | 9,000 | 48 | 5 | 9,000 | 48 | 13 | 52 | 1 | 5,200 | 10,000 | 18 |
| 15 | 4,100 | 37 | 15 | 10,500 | 60 | 17 | 10,700 | 45 | 63 | 212 | 23 | 5,000 | 7,100 | 19 |
| 18 | 9,666 | 24,9 | 20 | 7,518 | 34,1 | 12 | 6,970 | 20 | 56 | 244 | 17 | 8,481 | 8,000 | 20 |
| 1 | 7,500 | 24 | 1 | 7,500 | 40 | 2 | 7,500 | 32 | 4 | 16 | 3 | 6,000 | 3,000 | 21 |
| 10 | 8,510 | 27,6 | 10 | 8,830 | 46,6 | 6 | 12,060 | 44 | 27 | 94 | 17 | 5,340 | 6,700 | 22 |
| - | - | - | 3 | 14,000 | 48 | 5 | 13,500 | 38 | 8 | 32 | (c) 7 | 3,500 | 5,000 | 23 |
| 73 | 13,000 | 36 | 40 | 13,000 | 50 | 30 | 13,000 | 42 | 164 | 652 | 47 | 8,000 | 8,300 | 24 |

DAS PELA UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-------|----|---|-------|----|---|--------|----|----|----|---|-------|--------|----|
| 1 | 9,000 | 42 | 1 | 6,000 | 30 | 2 | 10,000 | 56 | 4 | 16 | 1 | 6,000 | 4,000 | 26 |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 27 |
| 3 | 7,500 | 25 | 3 | 7,500 | 42 | 4 | 7,500 | 39 | 12 | 48 | 3 | 6,450 | 10,000 | 28 |
| - | - | - | - | - | - | 1 | 11,854 | 40 | 1 | 4 | - | - | - | 29 |

| NUMERO DE ORDEN | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | LOCOMOTIVAS | | | | | | CARROS DE PASSAGEIROS ESPECIAES | | | |
|-----------------|--|--------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|---------------------------------|-----------------------|---------------------------------|--------|------------------|-------------------------|
| | | Numero total | Peso total maximo | Peso total minimo | Numero de rodas motrizes maximo | Numero de rodas motrizes minimo | Peso adherente maximo | Peso adherente minimo | Numero | Peso morto médio | Numero médio de logares |
| 30 | Leopoldina e ramal. . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 31 | Sumidouro | — | — | — | — | — | — | — | 13,300 | 4 | — |
| 32 | Barão de Araruama Prolongamento | 3 | 27,000 | — | 8 | — | 23,000 | — | 13,300 | 4 | — |
| 33 | Carangola e ramaes . . | 11 | 32,000 | 23,000 | 8 | 4 | 28,000 | 14,400 | 13,300 | 4 | — |
| 34 | Leopoldina Railway. Santo Eduardo a Itapemirim (a) | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 35 | Central de Macabé . . . | 3 | 16,000 | 13,000 | 4 | — | 12,000 | 8,200 | 13,300 | 4 | — |
| 36 | Norte | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 37 | Sul do Espirito Santo . . | 6 | 32,000 | 13,000 | 8 | 4 | 20,000 | 12,000 | — | — | — |
| 38 | Caravellas e ramal do Alegre (a) | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 39 | Corcovado | 3 | 15,500 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 40 | Rezende a Bocaina | 2 | 17,000 | 14,500 | 4 | 4 | 13,000 | 13,000 | — | — | — |
| 41 | Bananal | 2 | 13,000 | 14,000 | 6 | 4 | 13,000 | 13,805 | 2 | 2,500 | 18 |
| 42 | Santos a Jundiaby | 91 | 75,916 | 28,143 | 8 | 4 | 67,360 | 23,338 | 2 | 28,590 | 23 |
| 43 | Sorocabana e Ituana { Prolongamento para o Tibagy . . | 11 | 35,800 | 17,100 | 8 | 4 | 31,700 | 14,000 | — | — | — |
| 44 | { Ramal de Itararé | 10 | 35,800 | 17,100 | 8 | 4 | 31,800 | 14,000 | 2 | 16,000 | 16 |
| 45 | Noroeste do Brazil | 16 | 42,500 | 13,500 | 8 | 4 | 37,500 | 11,000 | 1 | 10,580 | — |
| 46 | Rio Claro | 60 | 43,200 | 22,200 | 8 | 4 | 36,000 | 12,700 | 9 | 9,580 | 15,5 |
| 47 | Mogyana { Ribeirão Preto a Jaguará e ramal de Caldas | 11 | 23,000 | 23,300 | 8 | 4 | 22,500 | 17,000 | 2 | 8,200 | — |
| 48 | { Jaguará a Araguary | 5 | 32,500 | 24,000 | 6 | 6 | 24,800 | 19,000 | — | — | — |
| 49 | Quarabim a Itaquy | 10 | 36,300 | 23,000 | 6 | 4 | 37,000 | 6,096 | — | — | — |
| 50 | S. Paulo — Rio Grande. { Linha de S. Francisco | 5 | 29,900 | 12,000 | 6 | 6 | 27,000 | 12,000 | — | — | — |
| 51 | { Itararé - Uruguay | 26 | 37,000 | 23,000 | 6 | 6 | 30,000 | 21,000 | 3 | 7,000 | 16 |
| | | | | | | | | | 3 | 12,500 | 10 |

(a) Não tem material proprio, utiliza-se do material de outras linhas.

| CARROS DE PASSAGEIROS DE 1ª CLASSE | | | CARROS DE PASSAGEIROS DE 2ª CLASSE | | | CARROS MISTOS DE PASSAGEIROS | | | NUMERO TOTAL DOS CARROS DE PASSAGEIROS | NUMERO TOTAL DE EIXOS DOS CARROS DE PASSAGEIROS | VAGÕES PARA CORREIO E BAGAGEM | | | NUMERO DE ORDEM |
|------------------------------------|------------------|-------------------------|------------------------------------|------------------|-------------------------|------------------------------|------------------|-------------------------|--|---|-------------------------------|------------------|------------------|-----------------|
| Numero | Peso morto médio | Numero médio de logares | Numero | Peso morto médio | Numero médio de logares | Numero | Peso morto médio | Numero médio de logares | | | Numero | Peso morto médio | Capacidade média | |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 30 | |
| - | 9,070 | 45 | - | 7,000 | 50 | - | 9,000 | 50 | - | - | - | 9,000 | 12,000 | 31 |
| - | 9,800 | 45 | 1 | 10,665 | 60 | - | 10,205 | 50 | - | - | - | - | - | 32 |
| 5 | 9,000 | 45 | 3 | 7,000 | 50 | 3 | 9,000 | 45 | 11 | 44 | 3 | 9,000 | 12,000 | 33 |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 34 |
| - | - | - | 1 | 10,770 | 60 | 1 | 11,050 | 51 | 2 | 8 | - | - | - | 35 |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 36 |
| 1 | - | 34 | 1 | - | 50 | 2 | - | 83 | 4 | 16 | - | - | - | 37 |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 38 |
| 3 | 4,500 | 66 | - | - | - | - | - | - | 3 | 12 | - | - | - | 39 |
| 1 | 6,000 | 40 | - | - | - | 2 | 6,000 | 52 | 3 | 12 | 3 | 5,125 | 8,000 | 40 |
| - | - | - | - | - | - | 3 | 9,700 | 45 | 4 | 16 | 2 | - | - | 41 |
| 40 | 21,733 | 36,2 | 47 | 19,123 | 61,4 | 11 | 21,920 | 50,3 | 100 | 380 | 29 | 13,172 | 8,000 | 42 |
| 2 | 16,360 | 29 | 3 | 10,000 | 56 | 2 | 8,600 | 40 | 7 | 28 | 3 | 10,000 | 7,000 | 43 |
| 5 | 15,000 | 26 | 5 | 10,000 | 53 | - | - | - | 12 | 48 | 6 | 10,000 | 7,000 | 44 |
| 3 | 13,000 | 41,3 | 12 | 13,650 | 69 | 4 | 12,800 | 46 | 20 | 80 | 5 | 10,440 | 6,200 | 45 |
| 17 | 11,821 | 33,5 | 24 | 10,057 | 61 | 11 | 10,730 | 48,8 | 64 | 256 | 16 | 10,473 | 25,000 | 46 |
| 2 | 9,500 | 32 | 2 | 8,400 | 56 | 4 | 9,400 | 42 | 12 | 48 | 2 | 8,400 | 5,000 | 47 |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 48 |
| 3 | 6,506 | 24 | 4 | 6,000 | 48 | 3 | 6,500 | 32 | 10 | 40 | 2 | 6,500 | 6,000 | 49 |
| 2 | 10,750 | 36 | 5 | 11,000 | 36 | - | - | - | 7 | 28 | 2 | 10,500 | 10,000 | 50 |
| 12 | 14,000 | 36 | 17 | 13,400 | 36 | 3 | 10,000 | 36 | 35 | 140 | 9 | 12,300 | 13,300 | 51 |

MATERIAL RODANTE EFFECTIVO

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | VAGÕES PARA ANIMAES | | | VAGÕES FECHADOS PARA MERCADORIAS | | | VAGÕES ABERTOS PARA MERCADORIAS | | | VAGÕES PARA INFLAMMABLES | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------|---|---------------------|------------------|-----------------|----------------------------------|------------------|-------------|---------------------------------|------------------|--------------|--------------------------|------------------|-------------|--------------------------------|-------|-----------|------------|-------|-------|-------|-----|-------|-------|---|---|---|
| | | Numero | Peso morto médio | Capacidade | Numero | Peso morto médio | Capacidade | Numero | Peso morto médio | Capacidade | Numero | Peso morto médio | Capacidade | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Baturité | 16 | Tons. 5,600 | Tons. 16cabeças | 81 | Tons. 6,219 | Tons. 9,770 | 20 | Tons. 6,900 | Tons. 15,000 | 1 | Tons. 6,219 | Tons. 7,000 | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Sobral | 32 | 3,400 | 12 > | 32 | 3,300 | 4,500 | — | — | — | — | — | — | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 5,300 | | | 6,000 | 9,000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Central do Rio Grande do Norte . . . | 1 | — | — | 19 | — | — | 6 | — | — | — | — | — | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | Natal a Independencia . . . Conde d'Eu Recife a S. Francisco . . . Central de Pernambuco . . . Sul do Pernambuco Central de Alagóas e ramal. | 68 | 6,180 | 7,500 | 1103 | 5,500 | 10,500 | 842 | 4,550 | 9,600 | 25 | 4,400 | 6,320 | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | | | | | | | | | | | | | | 1 | 3,000 | 8 cabeças | 22 | 2,500 | 3,600 | — | — | — | — | — | — | |
| 6 | | | | | | | | | | | | | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 7 | | | | | | | | | | | | | | Great-Western (a) | 32 | 6,213 | 11 cabeças | 106 | 3,835 | 5,759 | 148 | 4,942 | 5,648 | — | — | — |
| 8 | | | | | | | | | | | | | | Bahia a S. Francisco | 13 | 5,261 | 7,077 | 56 | 3,140 | 4,500 | 14 | 3,478 | 5,428 | — | — | — |
| 9 | Ramal do Timbó | 90 | 7,133 | 20 cabeças | 172 | 7,725 | 15,373 | 45 | 7,540 | 20,000 | 1 | 5,400 | 6,000 | | | | | | | | | | | | | |
| 10 | S. Francisco | 80 | 3,000 | 8 > | 203 | 3,200 | 4,500 | 93 | 2,800 | 4,500 | — | — | — | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | Central da Bahia | 318 | 7,000 | 6 a 24 cabeças | 1239 | 6,250 | 10,000 | 542 | 14,750 | 29,750 | 32 | 7,250 | 9,000 | | | | | | | | | | | | | |
| 12 | Central do Brazil (bitola 1m,60) . . . | | 14,000 | | | 14,000 | | | | | | | | 14,000 | | | | | | | | | | | | |
| 13 | Central do Brazil (bitola 1m,00) . . . | 55 | 7,000 | 4 a 15 cabeças | 270 | 6,000 | 12,000 | 72 | 6,000 | 10,000 | 5 | 9,000 | 10,000 | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 8,500 | | | 9,000 | | | 17,000 | 40,000 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 14 | Rio d'Ouro | 1 | 5,650 | 8cabeças | 10 | 8,925 | 13,500 | 64 | 15,200 | 21,000 | — | — | — | | | | | | | | | | | | | |
| 15 | Rêde Sul Mineira | 67 | 9,620 | 14 > | 171 | 7,500 | 12,800 | 20 | 6,700 | 13,700 | 7 | 7,400 | 9,000 | | | | | | | | | | | | | |
| 16 | Oeste de Minas | 68 | 6,609 | 7,530 | 189 | 4,853 | 7,530 | 62 | 5,403 | 8,266 | 14 | 7,500 | 8,571 | | | | | | | | | | | | | |
| 17 | Goyaz | 2 | 6,000 | 12cabeças | 13 | 7,115 | 16,154 | 16 | 5,937 | 16,250 | — | — | — | | | | | | | | | | | | | |
| 18 | Paraná | 6 | 4,500 | 6,000 | 203 | 4,623 | 7,470 | 16 | 3,125 | 6,000 | — | — | — | | | | | | | | | | | | | |
| 19 | D. Thereza Christina | 16 | 3,500 | 6 cabeças | 39 | 3,556 | 6,000 | 62 | 3,099 | 6,000 | 3 | 3,099 | 6,000 | | | | | | | | | | | | | |
| 20 | Viação Ferrea do Rio Grande do Sul . | 160 | 9,000 | 29 > | 937 | 7,000 | 12,500 | 103 | 6,000 | 12,500 | 18 | 5,000 | 6,000 | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | Madeira-Mamoré | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | | | | | | | | | | | | |

I — DA

II — CONCEDIDAS

| | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------------------------------------|-----|-------|-----------|-----|-------|--------|----|-------|--------|---|---|---|
| 26 | Caxias a Cajazeiras | 2 | 5,000 | 15cabeças | 10 | 6,000 | 8,000 | 14 | 4,125 | 8,500 | — | — | — |
| 27 | Recife ao Limoeiro | (b) | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 28 | Victoria a Minas | 3 | — | — | 31 | 9,650 | 20,000 | 70 | 7,800 | 20,000 | — | — | — |
| 29 | | | | | | | | | | | | | |
| 30 | Curralinho a Diamantina | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 31 | Leopoldina o ramal | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 32 | Sumidouro | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 33 | Leopoldina | — | 6,048 | 12,000 | 10 | 7,669 | 13,200 | 10 | 2,448 | 5,300 | — | — | — |
| 34 | Carangola | 7 | 5,500 | 10,000 | 101 | 6,165 | 10,330 | — | — | — | — | — | — |
| 35 | Santo Eduardo ao Itapemirim | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

(a) — Inclusive o material rodante effectivo da «Recife ao Limoeiro» pertencente a Great Western.

(b) — Includido na rêde Great-Western.

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | VAGÕES PARA ANIMAES | | | VAGÕES FECHADOS PARA MERCADORIAS | | | VAGÕES ABERTOS PARA MERCADORIAS | | | VAGÕES PARA INFLAMMAYEIS | | |
|-----------------|--|---------------------|--------------------|---------------------|----------------------------------|------------------|--------------------------------|---------------------------------|------------------|--------------|--------------------------|------------------|------------|
| | | Numero | Peso morto médio | Capacidade | Numero | Peso morto médio | Capacidade | Numero | Peso morto médio | Capacidade | Numero | Peso morto médio | Capacidade |
| 35 | Central de Macahé . . . | — | Tons. 7,000 | Tons. 10,000 | 16 | Tons. 7,582 | Tons. 13,500 | 13 | Tons. 6,138 | Tons. 14,423 | — | Tons. — | Tons. — |
| 36 | Norte | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 37 | Leopoldina | — | — | — | 16 | — | { 15,000 40,000 12,000 } | 3 | — | 10,000 | — | — | — |
| 33 | Caravellas e ramal do Alegre (a) | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 39 | Corcovado | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 40 | Santos a Jundiaby | 113 | 7,814 | 12,459 | 669 | 9,150 | 13,792 | 2,151 | 8,423 | 15,553 | 5 | 7,200 | 9,000 |
| 41 | Sorocabana e Ituana | 12 | 7,500 | 12,000 | 33 | 6,200 | 12,000 | 13 | 6,200 | 18,000 | — | — | — |
| 42 | { Prolongamento para o Tibagy | 12 | 7,500 | 12,000 | 33 | 6,200 | 12,000 | 13 | 6,200 | 18,000 | — | — | — |
| 42 | { Ramal de Itararé | 13 | 6,800 | 10,900 | 35 | 7,360 | 15,400 | 16 | 6,250 | 18,000 | — | — | — |
| 43 | Noroeste do Brazil | 4 | 7,500 | 20,000 | 60 | 8,033 | 13,333 | 100 | 7,638 | 10,800 | — | — | — |
| 44 | Rio Claro | 59 | 8,051 | 12,831 | 68 | 8,011 | 14,407 | 358 | 6,817 | 13,351 | — | — | — |
| 45 | Mogyana | 2 | 6,000 | 7,500 | 54 | 5,100 | 7,500 | — | — | — | — | — | — |
| 46 | { Ribeirão Preto a Jaguará e ramal de Caldas | 2 | 6,000 | 7,500 | 54 | 5,100 | 7,500 | — | — | — | — | — | — |
| 46 | { Jaguará a Araguary | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 47 | Quarahm a Itaquí | 22 | 7,445 | 10,000 | 55 | 8,175 | 10,000 | 10 | 3,100 | 6,000 | — | — | — |
| 48 | Bananal | 1 | 2,000 | 7,000 | 4 | 1,500 | 5,000 | 1 | 1,630 | 7,000 | — | — | — |
| 49 | Rezende a Bocaína | — | — | — | 6 | 5,125 | 8,000 | — | — | — | — | — | — |
| 50 | S. Paulo—Rio Grande | — | — | — | 15 | 11,000 | 24,000 | 5 | 6,000 | 12,000 | — | — | — |
| 51 | { Linha de S. Francisco | — | — | — | 15 | 11,000 | 24,000 | 5 | 6,000 | 12,000 | — | — | — |
| 51 | { Itararé ao Uruguay | 12 | { 3,400 8,000 } | { 5,000 10,000 } | 12 | 9,033 | 13,417 | 7 | 6,000 | 12,000 | 1 | 3,000 | 5,000 |

(a) Não tem material proprio, utiliza-se do de outras linhas.

| VAGÕES PLATAFORMAS | | | VAGÕES DIVERSOS | | | VAGÕES DE LASTRO | | | NUMERO TOTAL DOS VAGÕES | NUMERO TOTAL DE EIXOS DOS VAGÕES | NUMERO TOT L DE EIXOS DOS CARROS E VAGÕES | NUMERO DE LOCOMOTIVAS POR KILOMETRO | NUMERO DE CARROS DE PASSAGEIROS POR KILOMETRO | NUMERO DE VAGÕES POR KILOMETRO | NUMERO DE EIXOS POR KILOMETRO | NUMERO DE ORDEM |
|--------------------|------------------|------------|-----------------|------------------|------------|------------------|------------------|------------|-------------------------|----------------------------------|---|-------------------------------------|---|--------------------------------|-------------------------------|-----------------|
| Numero | Peso morto médio | Capacidade | Numero | Peso morto médio | Capacidade | Numero | Peso morto médio | Capacidade | | | | | | | | |
| — | — | — | 1 | 8,060 | 10,000 | — | — | — | 30 | 120 | 128 | 0,07 | 0,05 | 0,09 | 2,94 | 35 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 36 |
| 1 | — | 10,000 | — | — | — | — | — | — | 14 | — | — | — | — | — | — | 37 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 38 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 39 |
| 53 | 6,500 | 18,000 | 42 | — | — | 70 | 9,585 | 14,263 | 3,432 | 8,289 | 8,660 | 0,65 | 0,71 | 22,45 | 62,14 | 40 |
| — | — | — | — | — | — | 10 | 2,300 | 5,000 | 71 | 236 | 204 | 0,05 | 0,03 | 0,32 | 1,34 | 41 |
| — | — | — | — | — | — | 28 | 3,564 | 6,500 | 98 | 324 | 372 | 0,04 | 0,05 | 0,34 | 1,27 | 42 |
| — | — | — | 4 | 6,000 | 10,000 | — | — | — | 173 | 6,2 | 772 | 0,03 | 0,04 | 0,39 | 1,76 | 43 |
| 103 | 7,184 | 10,325 | — | — | — | 20 | 5,450 | 10,000 | 1,233 | 4,843 | 5,101 | 0,07 | 0,08 | 1,47 | 3,15 | 44 |
| 25 | 4,200 | 7,500 | — | — | — | — | — | — | 86 | 236 | 384 | 0,04 | 0,03 | 0,31 | 1,43 | 45 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 46 |
| 10 | 6,000 | 10,000 | — | — | — | 17 | 6,000 | 10,000 | 122 | 340 | 380 | 0,03 | 0,06 | 0,69 | 1,04 | 47 |
| 6 | 2,800 | 6,000 | | | | | | | | | | | | | | |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 8 | 20 | 22 | 0,10 | 0,07 | 0,25 | 0,78 | 48 |
| 4 | 4,000 | 8,000 | — | — | — | — | — | — | 13 | 52 | 64 | 0,05 | 0,07 | 0,33 | 1,65 | 49 |
| 20 | 7,000 | 16,000 | — | — | — | 15 | 6,666 | 14,636 | 57 | 236 | 266 | 0,05 | 0,07 | 0,59 | 2,76 | 50 |
| 38 | 5,848 | 12,000 | 113 | 7,770 | 23,050 | 20 | 7,200 | 16,000 | 320 | 1,256 | 1,336 | 0,03 | 0,04 | 0,35 | 1,59 | 51 |

Quadro n. 9

ESPECIFICAÇÕES DAS LOCOMOTIVAS EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1910

| NUMERO DE ORDEN | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | TIPO | NUMERO DE LOCOMOTIVAS DE CADA TIPO | PESO EM MARCHA | PESO ADHERENTE | CALDEIRA | | | | CURSO DOS PISTÕES | DIAMETRO DOS CILINDROS | RODAS MOTRIZES | | | |
|-----------------|-------------------------------------|---------------|------------------------------------|----------------|----------------|---------------------------|----------|-----------------------|---------|-------------------|------------------------|----------------|-------|--------|----------|
| | | | | | | Superfície de aquecimento | | Comprimento dos tubos | Timbre | | | Metr. | Metr. | Numero | Diametro |
| | | | | | | Directa | Tubular | | | | | | | | |
| | | | | | | Kilog. | Kilog. | M.quad. | M.quad. | | | Metr. | Atms. | Metr. | Metr. |
| 1 | Bahia a S. Francisco | Tender | 1 | 45.272 | 28 020 | 7,9339 | 69,8200 | 3,200 | 14,06 | 0,558 | 0,381 | 4 | 1,370 | | |
| | | » | 9 | 40.272 | 24.324 | 6,2139 | 58,3416 | 3,086 | 14,06 | 0,558 | 0,355 | 4 | 1,370 | | |
| | | » | 1 | 49.022 | 30.580 | 7,6992 | 72,4502 | 3,276 | 14,06 | 0,558 | 0,381 | 4 | 1,370 | | |
| | | » | 1 | 50.801 | 31.816 | 7,3358 | 63,9513 | 2,724 | 14,06 | 0,558 | 0,406 | 4 | 1,370 | | |
| | | » | 2 | 46.991 | 26.140 | 6,7317 | 61,0663 | 3,022 | 14,06 | 0,558 | 0,381 | 4 | 1,370 | | |
| 2 | Bananal | » | 4 | 48.312 | 31.816 | 7,0766 | 63,4768 | 3,022 | 14,06 | 0,558 | 0,40 | 4 | 1,370 | | |
| | | Mogul | 2 | 19.000 | 16.820 | 4,6200 | 44,0000 | 2,560 | 8,50 | 0,50 | 0,320 | 6 | 0,970 | | |
| | | Americano | 1 | 15.000 | 13.805 | 4,3600 | 28,6300 | 2,460 | 8,20 | 0,400 | 0,280 | 4 | 0,970 | | |
| | | Mogul | 2 | 23.151 | 19.068 | 5,1623 | 53,9806 | 2,618 | 11,24 | 0,457 | 0,351 | 6 | 1,066 | | |
| | | » | 4 | 25.878 | 21.792 | 6,2925 | 68,6865 | 2,694 | 11,24 | 0,457 | 0,356 | 6 | 1,066 | | |
| 3 | Baturité | » | 4 | 29.961 | 15.424 | 6,0410 | 71,499 | 2,669 | 11,24 | 0,457 | 0,381 | 6 | 1,038 | | |
| | | Manobra | 1 | 18.000 | 18.000 | 3,3428 | 40,2792 | 3,228 | 11,24 | 0,457 | 0,305 | 8 | 0,808 | | |
| | | Consolidation | 6 | 30.418 | 26.332 | 6,1929 | 71,4880 | 2,974 | 11,24 | 0,457 | 0,381 | 8 | 0,905 | | |
| | | » | 4 | 35.806 | 34.500 | 6,3236 | 90,0866 | 3,699 | 11,24 | 0,508 | 0,406 | 8 | 0,940 | | |
| | | Americano | 1 | 22.246 | 15.528 | 5,5644 | 42,3523 | 2,542 | 11,24 | 0,457 | 0,305 | 4 | 1,168 | | |
| 4 | Caxias a Cajaziras | » | 1 | 23.608 | 23.332 | 5,405 | 41,3820 | 2,669 | 11,24 | 0,457 | 0,351 | 4 | 1,168 | | |
| | | Ten-Wheel | 1 | 32.231 | 25.424 | 8,5583 | 87,8913 | 3,736 | 11,24 | 0,457 | 0,381 | 6 | 1,066 | | |
| | | » | 1 | 42.500 | 28.000 | 12,0923 | 57,9097 | 3,150 | — | 0,508 | 0,381 | 6 | 1,144 | | |
| | | Mogul | 3 | — | 13.151 | 3,2768 | 17,4211 | 2,500 | — | 0,457 | 0,271 | 6 | 0,91 | | |
| | | Tender | 8 | 30.000 | 19.000 | 5,7590 | 47,5130 | 2,440 | 12,0 | 0,457 | 0,368 | 6 | 1,04 | | |
| 5 | Central da Bahia | » | 3 | 30.000 | 21.000 | 3,9010 | 42,4090 | 2,979 | 12,00 | 0,508 | 0,38 | 6 | 1,144 | | |
| | | » | 2 | 27.000 | 18.000 | 6,4100 | 47,6690 | 2,350 | 12,00 | 0,457 | 0,355 | 6 | 1,04 | | |
| | | Tanque | 4 | 18.000 | 18.000 | 3,7150 | 34,3360 | 2,700 | 12,00 | 0,482 | 0,304 | 6 | 0,908 | | |
| | | » | 1 | 17.000 | 17.000 | 3,4580 | 36,4700 | 2,720 | 12,00 | 0,406 | 0,279 | 6 | 0,91 | | |
| | | » | 2 | 13.000 | 12.200 | 3,620 | 29,077 | 2,560 | 12,00 | 0,432 | 0,233 | 4 | 0,91 | | |
| 6 | Central do Brazil (bitola de 1m,60) | Americano | (a) 3 | 39.911 | 22.680 | 8,0000 | 56,4600 | 3,025 | 9,14 | 0,610 | 0,381 | 4 | 1,41 | | |
| | | » | (a) 5 | 56.712 | 22.752 | 10,4700 | 88,8400 | 3,533 | 9,14 | 0,610 | 0,432 | 4 | 1,67 | | |
| | | » | (a) 5 | 56.712 | 22.752 | 10,4700 | 88,8400 | 3,558 | 9,14 | 0,610 | 0,432 | 4 | 1,67 | | |
| | | » | (a) 6 | 55.712 | 22.752 | 8,720 | 88,4000 | 3,545 | 9,14 | 0,610 | 0,432 | 4 | 1,67 | | |
| | | » | (a) 6 | 56.638 | 22.680 | 11,2500 | 100,8200 | 3,545 | 9,84 | 0,610 | 0,451 | 4 | 1,57 | | |
| | | » | (a) 4 | 57.311 | 23.469 | 8,7200 | 88,4000 | 3,552 | 9,84 | 0,610 | 0,432 | 4 | 1,67 | | |
| | | » | (a) 17 | 69.485 | 26.320 | 12,1100 | 121,1000 | 4,011 | 9,85 | 0,610 | 0,457 | 4 | 1,67 | | |
| | | » | (a) 6 | 56.712 | 22.680 | 8,7200 | 88,4000 | 3,552 | 9,14 | 0,610 | 0,411 | 4 | 1,57 | | |
| | | » | (a) 20 | 60.255 | 28.857 | 11,1600 | 100,2800 | 3,542 | 9,85 | 0,610 | 0,441 | 4 | 1,57 | | |
| | | » | (a) 19 | 72.479 | 23.867 | 12,7400 | 121,4900 | 3,507 | 12,65 | 0,610 | 0,457 | 4 | 1,70 | | |
| | | Ten-Wheel | (a) 15 | 83.450 | 46.720 | 11,9100 | 171,1700 | 4,035 | 12,65 | 0,660 | 0,485 | 6 | 1,75 | | |
| » | (a) 21 | 100.241 | 51.431 | 13,8600 | 185,3500 | 4,422 | 12,14 | 0,711 | 0,515 | 6 | 1,75 | | | | |

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

NÚMERO DE ORDENS

| NÚMERO DE ORDENS | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | TIPO | NÚMERO DE LOCOMOTIVAS DE CADA TIPO | PESO EM MARCHA | PESO ADI-RENTE | CALDEIRA | | | | CURSO DOS PISTÕES | DIÂMETRO DOS CILINDROS | RODAS MOTRIZES | |
|------------------|---|-------------------------|------------------------------------|----------------|----------------|---------------------------|----------|-----------------------|----------------|-------------------|------------------------|----------------|----------|
| | | | | | | Superfície de aquecimento | | Comprimento dos tubos | Timbre | | | Número | Diâmetro |
| | | | | | | Directa | Tubular | | | | | | |
| | | | | | | Kilog. | Kilog. | M.quad. | M.quad. | | | Metr. | Atms. |
| 6 | Central do Brazil (bitola de 1 ^m ,60). | Ten-wheel. (a) | 2 | 103.302 | 53.810 | 12,650 | 212,9700 | 4,905 | 14,06 | 0,660 0,711 | 0,406 0,660 | 6 | 1,727 |
| | | Mogul | 2 | 54.341 | 30.844 | 9,5800 | 87,1600 | 3,406 | 9,14 | 0,610 | 0,457 | 6 | 1,321 |
| | | » | 8 | 54.341 | 30.844 | 9,5800 | 87,1600 | 3,425 | 9,14 | 0,610 | 0,457 | 6 | 1,372 |
| | | » | 3 | 72.900 | 37.533 | 12,650 | 121,7700 | 3,336 | 10,55 | 0,610 | 0,483 | 6 | 1,397 |
| | | » | 24 | 89.811 | 49.895 | 14,5100 | 136,2700 | 3,390 | 11,95 | 0,610 | 0,457 | 6 | 1,575 |
| | | Consolidation | 2 | 65.317 | 39.916 | 11,0590 | 105,2100 | 3,534 | 9,14 | 0,610 | 0,508 | 8 | 1,276 |
| | | » | 10 | 79.378 | 45.359 | 12,5600 | 133,9300 | 4,041 | 9,14 | 0,610 | 0,508 | 8 | 1,283 |
| | | » | 8 | 83.823 | 48.122 | 13,7600 | 150,3900 | 4,041 | 9,14 | 0,610 | 0,533 | 8 | 1,223 |
| | | » | 2 | 82.301 | 48.122 | 12,9500 | 149,2000 | 4,041 | 10,55 | 0,610 | 0,533 | 8 | 1,283 |
| | | » | 36 | 92.286 | 52.930 | 13,8600 | 155,5400 | 4,041 | 11,25 | 0,610 | 0,533 | 8 | 1,283 |
| | | » | 10 | 112.007 | 65.385 | 17,4900 | 222,6500 | 4,389 | 12,65 | 0,660 | 0,533 | 8 | 1,346 |
| | | » | 18 | 109.007 | 62.458 | 14,1400 | 228,1100 | 4,359 | 12,65 | 0,660 | 0,533 | 8 | 1,346 |
| | | Mastodonte | 18 | 114.305 | 64.410 | 19,4100 | 185,2100 | 4,232 | 11,95 | 0,660 | 0,533 | 8 | 1,372 |
| | | Mallet | 3 | 138.023 | 93.440 | 11,3000 | 204,1500 | 5,490 | 14,06 | 0,630 | 0,444 0,711 | 12 | 1,270 |
| | | Manobras | 2 | 78.000 | 48.000 | — | — | — | 12,30 | 0,660 | 0,457 | 6 | 1,270 |
| | | » | 4 | 53.00 | 37.195 | — | — | — | 11,25 | 0,539 | 0,405 | 6 | 1,118 |
| | | Mach-tender | 2 | 23.817 | 20.412 | 42,2000 | 38,2700 | 3,923 | 9,84 | 0,457 | 0,320 | 6 | 0,965 |
| | | Four-wheel | 4 | 33.430 | 19.051 | 52,3000 | 45,6200 | 2,97 | 9,48 | 0,457 | 0,230 | 4 | 0,914 |
| | | Americano | 1 | 33.402 | 11.790 | 49,6000 | 55,6300 | 2,476 | 9,48 | 0,406 | 0,305 | 4 | 1,054 |
| | | » | 2 | 25.000 | 11.790 | 61,4000 | 53,5900 | 2,733 | 9,40 | 0,406 | 0,279 | 4 | 0,910 |
| » | 2 | 40.143 | 14.515 | 61,4000 | 58,5900 | 2,733 | 9,14 | 0,457 | 0,330 | 4 | 1,143 | | |
| » | 3 | 42.411 | 15.422 | 61,4000 | 53,5900 | 2,733 | 9,14 | 0,457 | 0,320 | 4 | 1,143 | | |
| » | 5 | 43.227 | 16.329 | 65,4000 | 62,8700 | 2,733 | 9,14 | 0,457 | 0,256 | 4 | 1,143 | | |
| » | 2 | 47.913 | 16.329 | 67,4000 | 66,4700 | 3,000 | 10,55 | 0,503 | 0,256 | 4 | 1,251 | | |
| » | 1 | 49.623 | 16.964 | 67,4000 | 63,4700 | 3,274 | 9,14 | 0,508 | 0,229 0,381 | 4 | 1,251 | | |
| » | 5 | 60.188 | 23.587 | 46,9900 | 63,1700 | 2,751 | 11,25 | 0,457 | 0,256 | 4 | 1,163 | | |
| 7 | Central do Brazil (bitola de 1 ^m ,00). | Ten-wheel. | 6 | 61.639 | 24.916 | 69,9000 | 75,3700 | 3,596 | 11,25 | 0,503 | 0,406 | 6 | 1,163 |
| | | » | 12 | 63.140 | 27.630 | 69,9000 | 75,3700 | 3,596 | 12,65 | 0,508 | 0,406 | 6 | 1,210 |
| | | Mogul | 1 | 34.926 | 19.051 | 65,6000 | 46,5900 | 2,600 | 9,14 | 0,457 | 0,380 | 6 | 1,041 |
| | | » | 3 | 41.950 | 18.141 | 47,7000 | 47,5400 | 2,618 | 9,84 | 0,457 | 0,330 | 6 | 1,041 |
| | | Consolidation | 1 | 41.776 | 19.957 | 61,7000 | 58,0400 | 3,082 | 9,14 | 0,457 | 0,356 | 8 | 0,940 |
| | | » | 5 | 56.696 | 28.122 | 72,5900 | 88,3900 | 3,161 | 9,14 | 0,508 | 0,405 | 8 | 0,910 |
| | | » | 14 | 52.676 | 29.430 | 80,6000 | 83,1500 | 3,552 | 9,14 | 0,500 | 0,406 | 8 | 0,940 |
| | | » | 19 | 75.661 | 36.237 | 60,3000 | 95,9000 | 3,131 | 11,95 | 0,508 | 0,405 | 8 | 0,912 |
| | | » | 4 | 50.000 | 27.216 | — | — | — | 9,14 | 0,508 | 0,406 | 8 | 0,940 |
| | | Tanque | 5 | 23.000 | 23.000 | 5,2330 | 46,4490 | 3,019 | 12,00 | 0,507 | 0,330 | 6 | 1,070 |
| 8 | D. Thereza Christina. | » | 2 | 23.000 | 22.000 | 5,2953 | 43,5690 | 2,830 | 12,00 | 0,507 | 0,318 | 6 | 0,920 |
| | | Mogul | 2 | 27.700 | 22.500 | 5,5630 | 71,5030 | 3,145 | 12,00 | 0,550 | 0,300 | 6 | 1,059 |
| 9 | Goyaz | » | 2 | 29.900 | 25.400 | 4,7000 | 63,0000 | 2,750 | 10,60 | 0,457 | 0,331 | 6 | 1,066 |
| | | Tender | 5 | 29.000 | 22.772 | — | — | — | — | 0,508 | 0,406 | 6 | 1,143 |
| 10 | Great Western — Central do Pernambuco. | » | 7 | 39.840 | 27.203 | — | — | — | — | 0,508 | 0,405 | 8 | 0,940 |
| | | » | 3 | 30.844 | 27.203 | — | — | — | — | 0,500 | 0,381 | 8 | 0,940 |

(a) Para passageiros; o peso em marcha inclusive o tender.

| NÚMERO DE OUTRA | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | TIPO | NÚMERO DE LOCOMOTIVAS DE CADA TIPO | PESO EM MAR-CHA | PESO ADHE-RENTE | CALDEIRA | | | | CURSO DOS PIS-TÕES | DIÂMETRO DOS CILINDROS | RODAS MOTRIZES | | | | |
|--------------------------------|--|--------------------------------------|------------------------------------|-----------------|-----------------|---------------------------|---------|-----------------------|--------|--------------------|------------------------|----------------|----------|----------|----------|-------|
| | | | | | | Superfície de aquecimento | | Comprimento dos tubos | Timbre | | | Número | Diâmetro | | | |
| | | | | | | Directa | Tubular | | | | | | | M. quad. | M. quad. | Metr. |
| 10 | Great-Western | Tender | 2 | 25.40 | 31.77 | — | — | — | — | — | 0,457 | 0,381 | 6 | 0,991 | | |
| | | > | 1 | 15,00 | 9,90 | — | — | — | — | — | 0,400 | 0,322 | 4 | 1,200 | | |
| | | > | 1 | 20,00 | 15,00 | — | — | — | — | — | 0,400 | 0,322 | 6 | 1,000 | | |
| | | Central de Pernambuco | > | 2 | 34.514 | 19,800 | 9,480 | 83,500 | 3,150 | 10,90 | 0,508 | 0,406 | 4 | 1,422 | | |
| | | Tanque | 1 | 12,00 | 12,000 | — | — | — | — | — | — | 0,252 | — | 6 | 0,820 | |
| | | Tender | 2 | 33,750 | 29,700 | 8,930 | 68,400 | 2,970 | 10,90 | 0,457 | 0,381 | — | — | 8 | 0,910 | |
| | | Tanque | 7 | 21,000 | 14,000 | 4,270 | 34,180 | 2,560 | — | 0,457 | 0,278 | — | — | 4 | 1,067 | |
| | | > | 4 | 31,000 | 23,000 | 6,080 | 53,430 | 2,790 | — | 0,457 | 0,308 | — | — | 6 | 0,914 | |
| | | Central de Alagôas e Ramal | > | 2 | 15,000 | 15,000 | — | — | — | — | 0,381 | 0,254 | — | — | 4 | 0,837 |
| | | Tender | 2 | 33,750 | 29,700 | 8,930 | 68,400 | 2,970 | 10,90 | 0,457 | 0,381 | — | — | 8 | 0,910 | |
| | | Tanque | 4 | 21,337 | 16,257 | 3,720 | 40,370 | 2,740 | 9,00 | 0,457 | 0,291 | — | — | 4 | 0,965 | |
| | | > | 2 | 26,417 | 17,273 | 5,290 | 49,700 | 2,760 | 10,00 | 0,507 | 0,355 | — | — | 4 | 1,066 | |
| | | > | 1 | 10,568 | 10,568 | 1,860 | 12,910 | 2,130 | 9,00 | 0,30 | 0,203 | — | — | 4 | 0,761 | |
| | | Conde d'Eu | > | 3 | 28,957 | — | 5,570 | 48,860 | 2,610 | 10,00 | 0,437 | 0,355 | — | — | 6 | 0,939 |
| | | Tender | 6 | 34,000 | 28,800 | 9,480 | 83,500 | 3,150 | 10,90 | 0,508 | 0,406 | — | — | 6 | 1,067 | |
| | > | 2 | 21,033 | 14,227 | 5,110 | 45,980 | 2,820 | 9,00 | 0,482 | 0,330 | — | — | 4 | 1,142 | | |
| | > | 2 | 33,750 | 29,700 | 8,930 | 68,400 | 2,970 | 10,90 | 0,457 | 0,381 | — | — | 8 | 0,940 | | |
| | > | 8 | 35,052 | 17,861 | 5,220 | 55,050 | 2,921 | 12,00 | 0,538 | 0,330 | — | — | 6 | 1,019 | | |
| | Natal a Independencia | > | 2 | 33,000 | — | 8,910 | 67,800 | 2,90 | 12,00 | 0,457 | 0,381 | — | — | 8 | 0,940 | |
| | Tanque | 1 | 18,500 | 12,000 | 4,000 | 4,520 | 3,230 | 8,40 | 0,403 | 0,317 | — | — | 4 | 0,915 | | |
| | Paulo Affonso | Tender | 2 | 33,000 | 24,000 | 7,150 | 7,000 | 2,900 | 8,40 | 0,457 | 0,381 | — | — | 8 | 0,965 | |
| | > | 1 | 37,000 | 18,000 | 5,370 | 4,348 | 2,600 | 8,40 | 0,457 | 0,203 | — | — | 6 | 1,067 | | |
| | > | 15 | 34,000 | 23,800 | 9,480 | 83,500 | 3,150 | 10,90 | 0,508 | 0,406 | — | — | 6 | 1,067 | | |
| | Recife a S. Francisco | > | 5 | 45,588 | 35,314 | 9,680 | 114,260 | 3,530 | 10,90 | 0,539 | 0,457 | — | — | 8 | 1,067 | |
| | > | 2 | 34,544 | 19,800 | 9,480 | 83,500 | 3,150 | 10,90 | 0,508 | 0,406 | — | — | 4 | 1,422 | | |
| | > | 11 | 24,608 | 16,002 | 6,410 | 53,380 | 2,890 | 9,90 | 0,508 | 0,355 | — | — | 4 | 1,067 | | |
| | > | 5 | 34,000 | 23,800 | 9,480 | 83,500 | 3,150 | 10,90 | 0,508 | 0,406 | — | — | 6 | 1,067 | | |
| | Recife a Limosiro e Timbatba | > | 2 | 34,544 | 19,800 | 9,480 | 83,500 | 3,150 | 10,90 | 0,508 | 0,406 | — | — | 4 | 1,422 | |
| | Tanque | 4 | 23,448 | 23,354 | 5,300 | 4,330 | 2,890 | 9,90 | 0,508 | 0,356 | — | — | 6 | 1,067 | | |
| | > | 6 | 38,608 | 25,908 | 6,230 | 53,590 | 2,890 | 10,60 | 0,508 | 0,331 | — | — | 6 | 1,067 | | |
| > | 2 | 35,082 | 23,376 | 6,410 | 53,380 | 2,890 | 9,90 | 0,508 | 0,356 | — | — | 6 | 1,067 | | | |
| Tender | 1 | 24,000 | 16,000 | — | — | 2,800 | 8,00 | 0,508 | 0,325 | — | — | 4 | 1,320 | | | |
| > | 2 | 22,000 | 22,000 | — | — | 3,500 | 8,00 | 0,508 | 0,325 | — | — | 6 | 1,064 | | | |
| > | 3 | 30,000 | 24,000 | — | — | 2,770 | 10,50 | 0,508 | 0,381 | — | — | 6 | 0,987 | | | |
| Sul de Pernambuco | > | 4 | 30,000 | 24,000 | — | — | 2,770 | 10,50 | 0,457 | 0,381 | — | — | 6 | 0,987 | | |
| > | 1 | 32,000 | 28,000 | — | — | 2,960 | 12,00 | 0,508 | 0,248 | — | — | 5 | 0,912 | | | |
| > | 3 | 34,000 | 28,500 | 9,480 | 83,500 | 3,150 | 10,90 | 0,508 | 0,406 | — | — | 6 | 1,067 | | | |
| Tanque | 1 | 27,000 | 13,000 | — | — | 2,730 | 10,50 | 0,457 | 0,330 | — | — | 4 | 0,987 | | | |
| 11 Leopoldia Railway | Barão de Araruama (prolongamento) | Consolidation | 3 | 45,000 | 23,000 | 7,410 | 66,700 | 2,855 | 10,70 | 0,457 | 0,381 | — | — | 8 | 0,965 | |
| | Mogul | 1 | 10,375 | 19,000 | 6,300 | 56,290 | 2,921 | 10,00 | 0,457 | 0,355 | — | — | 6 | 1,066 | | |
| | Carangola | — | 2 | 14,400 | 14,400 | 5,730 | 58,500 | 2,622 | 9,30 | 0,457 | 0,330 | — | — | 4 | 1,063 | |
| | Consolidation | 1 | 46,600 | 23,000 | 7,410 | 63,790 | 2,859 | 10,70 | 0,457 | 0,381 | — | — | 8 | 0,965 | | |

| NÚMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | TIPO | NÚMERO DE LOCOMOTIVAS DE CADA TIPO | PESO EM MAR-CHA | PESO ADHE-RENTE | CALDEIRA | | | | CURSO DOS PIS-TÕES | DIAMETRO DOS CILINDROS | RODAS MOTRIZES | | | |
|---------------------|---|-----------------------------------|---|------------------------------------|-----------------|---------------------------|---------|-----------------------|---------|--------------------|------------------------|----------------|----------------|-------|-------|
| | | | | | | Superficia de aquecimento | | Comprimento dos tubos | Tim-bre | | | Número | Dia-metro | | |
| | | | | | | Directa | Tubular | | | | | | | | |
| | | | | | | Kilog. | Kilog. | M.quad. | M.quad. | | | Metr. | Atms. | Metr. | Metr. |
| 1 | Leopoldina Railway | Carangola | Consolidation | 4 | 58.000 | 28.000 | 8,7800 | 89,8300 | 3,555 | 10,70 | 0,508 | 0,406 | 8 | 0,965 | |
| | | | Mogul | 3 | 42.900 | 21.000 | 6,0250 | 50,9090 | 2,616 | 10,00 | 0,457 | 0,335 | 6 | 1,066 | |
| | | Central de Macahé | Double-Ender | 1 | 15.600 | 8.200 | 3,864 | 19,6020 | 2,489 | 8,00 | 0,406 | 0,229 | 4 | 1,066 | |
| | | | » » | 1 | 15.600 | 8.200 | 3,4350 | 16,6290 | 2,210 | 8,00 | 0,407 | 0,229 | 4 | 0,965 | |
| | | | Forney | 1 | 17.800 | 12.000 | 4,2840 | 25,8200 | 2,692 | 10,00 | 0,406 | 0,279 | 4 | 0,940 | |
| | | S. Eduardo a Itapemirim | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | | | Mogul | 2 | 39.000 | 30.000 | — | — | — | 10,60 | 0,508 | 0,336 | 6 | 0,972 | |
| | | Norte | Sul do Espirito Santo | Consolidation | 1 | 27.000 | 23.000 | — | — | — | 10,60 | 0,457 | 0,381 | 8 | 0,965 |
| | | | | Tender | 1 | 25.500 | 10.300 | — | — | — | 10,60 | 0,457 | 0,330 | 4 | 1,037 |
| | | | | — | 1 | 16.000 | 12.000 | — | — | 2,100 | 8,00 | 0,355 | 0,228 | 4 | 0,762 |
| | | | | — | 1 | 18.000 | 13.600 | — | — | — | 8,00 | 0,406 | 0,305 | 4 | 0,876 |
| | | | | Double-Ender | 3 | 16.300 | 10,000 | 4,2800 | 23,4100 | 2,488 | 9,00 | 0,406 | 0,254 | 4 | 1,041 |
| | | | | Mogul | 2 | 39.200 | 20.000 | 6,0500 | 46,6400 | 2,475 | 10,60 | 0,457 | 0,330 | 6 | 0,970 |
| | | | | » | 1 | 36.000 | 18.000 | 5,1800 | 39,7200 | 2,488 | 9,30 | 0,457 | 0,305 | 6 | 0,965 |
| | | | | » | 1 | 32.000 | 15,000 | 5,1200 | 31,2400 | 2,565 | 9,30 | 0,457 | 0,305 | 6 | 1,067 |
| » | 1 | | | 42.900 | 21.000 | 6,5000 | 59,8100 | 2,616 | 10,00 | 0,457 | 0,350 | 6 | 1,067 | | |
| Americano | 2 | | | 47.500 | 16.300 | 5,7300 | 67,7200 | 3,000 | 10,00 | 0,508 | 0,356 | 4 | 1,397 | | |
| 2 | Mogyana | » | 9 | 23.000 | 17.000 | 4,6100 | 48,1200 | 2,757 | 9,04 | 0,407 | 0,330 | 4 | 1,155 | | |
| | | » | 6 | 24.000 | 19.000 | 5,4300 | 56,7600 | 2,900 | 9,84 | 0,457 | 0,356 | 6 | 1,028 | | |
| | | » | 2 | 23.000 | 22.500 | 5,5800 | 58,0600 | 2,937 | 9,84 | 0,457 | 0,331 | 8 | 0,914 | | |
| | | » | 4 | 24.000 | 19.000 | 5,4811 | 56,7619 | 2,900 | 9,84 | 0,457 | 0,356 | 6 | 1,028 | | |
| | | » | 1 | 32.500 | 24.800 | 8,6000 | 72,3300 | 3,000 | 11,25 | 0,509 | 0,381 | 6 | 1,016 | | |
| | | Mogul | 2 | 32.000 | 28.500 | 7,0000 | 82,0000 | 2,892 | 10,00 | 0,500 | 0,400 | 6 | 1,066 | | |
| | | » | 2 | 30.000 | 25.500 | 4,1000 | 33,6000 | 3,450 | 10,00 | 0,458 | 0,300 | 6 | 1,070 | | |
| | | Consolidation | 3 | 12.500 | 37.000 | 7,4000 | 65,0000 | 2,900 | 12,00 | 0,500 | 0,432 | 8 | 1,067 | | |
| | | Ten Wheel | 3 | 36.300 | 29.000 | 8,0000 | 60,0000 | 3,600 | 12,00 | 0,508 | 0,406 | 6 | 1,143 | | |
| | | Mogul | 2 | 32.000 | 27.000 | 4,7000 | 65,0000 | 2,892 | 10,00 | 0,400 | 0,340 | 6 | 0,900 | | |
| 3 | Noroeste do Brazil (Baurá a Itapura). | Americano, simples | 11 | 13.232 | 8.164 | 2,3500 | 22,0000 | 2,640 | 9,00 | 0,406 | 0,254 | 4 | 0,838 | | |
| | | » » | 2 | 25.854 | 17.690 | 3,9900 | 63,5100 | 4,260 | 10,00 | 0,457 | 0,304 | 4 | 0,965 | | |
| | | Americano, Com-pound | 1 | 18.260 | 12,247 | 2,7500 | 40,0000 | 3,950 | 12,00 | 0,406 | 0,177 0,304 | 4 | 0,939 | | |
| | | Americano, Com-pound | 3 | 19.350 | 11,285 | 3,2500 | 70,0000 | 3,950 | 12,00 | 0,406 | 0,177 0,304 | 4 | 0,838 | | |
| | | Americano, Com-pound | 1 | 21.535 | 13,780 | 3,0000 | 29,7500 | 3,950 | 12,00 | 0,406 | 0,177 0,304 | 4 | 0,838 | | |
| | | 4 | Oeste de Minas (bitola de 0m,76). | Americano, Com-pound | 1 | 19.850 | 14,590 | 3,0000 | 29,5000 | 3,950 | 12,00 | 0,406 | 0,177 0,304 | 4 | 0,838 |
| | | | | Dez rodas, simples | 2 | 13.315 | 12,95 | 3,0000 | 29,7500 | 2,920 | 10,00 | 0,406 | 0,304 | 6 | 0,828 |
| | | | | Consolidation, sim-ples | 5 | 24.495 | 22,120 | 2,9000 | 41,0000 | 3,950 | 10,00 | 0,400 | 0,330 | 8 | 0,838 |
| | | | | Consolidation, Com-pound | 10 | 21.935 | 19,485 | 2,7500 | 41,0000 | 3,950 | 12,00 | 0,400 | 0,207 0,355 | 8 | 0,838 |
| | | | | Consolidation, Com-pound | 2 | 25.515 | 23,000 | 2,4500 | 41,0000 | 3,950 | 12,00 | 0,400 | 0,228 0,354 | 8 | 0,838 |
| 4 | Oeste de Minas (bitola de 1m,00) | Americano, Com-pound | 1 | 17.000 | 26.308 | 4,6450 | 83,6100 | 3,960 | 11,25 | 0,583 | 0,241 0,331 | 4 | 1,219 | | |

| NÚMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | TIPO | NÚMERO DE LOCOMOTIVAS DE CADA TIPO | CALDEIRA | | | | CURSO DOS PISTÕES | DIÂMETRO DOS CILINDROS | RODAS MOTRIZES | | | |
|-----------------|--|------------------------------|------------------------------------|------------------|-----------------|---------------------------|----------|-------------------|------------------------|-----------------------|------------------|--------|----------|
| | | | | PESO EM MAR-CHIA | PESO ADHE-RENTE | Superfície de aquecimento | | | | Comprimento dos tubos | Timbre | Número | Diâmetro |
| | | | | | | Directa | Tubular | | | | | | |
| | | | | Kilog. | Kilog. | M.quad. | M.quad. | | | Metr. | Atms. | Metr. | Metr. |
| 14 | Oeste de Minas (bitola ,m,0'). | Americano Compound | 2 | 17.000 | 21.535 | 4,6450 | 83,6100 | 3,960 | 11,25 | 0,406 | 10,190 10,320 | 4 | 0,965 |
| | | Americano simples | 4 | 17.000 | 25.400 | 4,6450 | 83,6100 | 3,930 | 10,50 | 0,568 | 0,355 | 4 | 1,244 |
| | | » » | 3 | 17.000 | 20.411 | 4,6450 | 83,6100 | 3,560 | 10,50 | 0,406 | 0,304 | 4 | 1,002 |
| | | » » | 1 | 17.000 | 20.400 | 4,6450 | 83,6100 | 3,960 | 10,50 | 0,406 | 0,304 | 4 | 1,002 |
| | | Consolidation » | 2 | 20.000 | 30.390 | 4,6450 | 83,6100 | 4,419 | 12,60 | 0,457 | 0,581 | 8 | 0,965 |
| | | » » | 8 | 21.772 | 33.000 | 6,3170 | 96,8000 | 4,419 | 12,60 | 0,508 | 0,381 | 8 | 0,935 |
| | | Mogul | 1 | 17.000 | 23.133 | 4,6450 | 83,6100 | 3,960 | 11,25 | 0,406 | 0,330 | 6 | 1,041 |
| 15 | Paraná | Ten-Wheel | 10 | 21.772 | 33.000 | 6,8740 | 94,3000 | 4,570 | 11,25 | 0,508 | 0,381 | 6 | 1,002 |
| | | Tender | 2 | 30.300 | 22.300 | 6,4800 | 60,1500 | 3,450 | 12,00 | 0,508 | 0,381 | 6 | 0,991 |
| | | Consolidation | 12 | 31.000 | 25.800 | 7,4890 | 72,5280 | 3,200 | 10,00 | 0,508 | 0,406 | 8 | 0,914 |
| | | Mogul | 10 | 27.700 | 22.800 | 6,9770 | 53,4360 | 2,660 | 10,00 | 0,508 | 0,381 | 6 | 0,991 |
| | | Americano | 6 | 21.200 | 12.700 | 5,6253 | 52,3314 | 2,690 | 9,84 | 0,356 | 0,305 | 4 | 1,092 |
| | | » | 1 | 23.900 | 13.600 | 5,5023 | 81,7500 | 2,780 | 9,84 | 0,457 | 0,330 | 4 | 1,032 |
| | | Inglez | 1 | 21.595 | 16.900 | 5,7522 | 80,4893 | 2,950 | 9,84 | 0,457 | 0,335 | 6 | 1,015 |
| 16 | Paulista (Secção Rio Claro) | Americano | 9 | 31.560 | 19.950 | 5,5619 | 80,4894 | 3,400 | 9,84 | 0,457 | 0,381 | 6 | 1,092 |
| | | » | 3 | 33.500 | 35.000 | 8,1773 | 97,5256 | 3,700 | 12,65 | 0,508 | 0,432 | 6 | 1,219 |
| | | » | 2 | 33.630 | 30.300 | 5,2137 | 81,2122 | 3,400 | 12,65 | 0,508 | 0,381 | 8 | 0,940 |
| | | » | 8 | 31.000 | 27.900 | 5,2137 | 81,2122 | 3,400 | 9,84 | 0,508 | 0,381 | 8 | 0,940 |
| | | » | 15 | 31.400 | 30.963 | 5,2137 | 81,2122 | 3,400 | 12,65 | 0,508 | 0,454 0,406 | 8 | 0,910 |
| | | » Mixtas | 4 | 42.180 | 35.380 | 9,2900 | 107,3924 | — | 14,08 | 0,508 | 0,454 | 6 | 1,220 |
| | | Inglez | 3 | 32.600 | 28.800 | 6,0509 | 74,0606 | 2,590 | 12,65 | 0,508 | 0,244 0,584 | 8 | 1,018 |
| 17 | Quarahim a Itaquy | Americano | 2 | 42.300 | 36.000 | 12,0416 | 104,5900 | — | 11,25 | 0,508 | 0,457 | 6 | 1,067 |
| | | » | 4 | 31.500 | 29.500 | 5,3100 | 51,2549 | 3,580 | 11,25 | 0,508 | 0,381 | 6 | 0,940 |
| | | Tanque | 8 | 23.000 | 15.200 | 4,9400 | 36,4600 | 3,175 | 10,00 | 0,508 | 0,330 | 4 | 1,065 |
| | | » | 5 | 47.200 | 32.270 | 9,0100 | 86,3000 | 3,488 | 11,40 | 0,559 | 0,407 | 8 | 1,067 |
| | | » | 4 | 23.500 | 20.480 | 5,8700 | 60,5000 | 2,936 | 10,00 | 0,458 | 0,356 | 6 | 0,991 |
| | | » | 4 | 30.400 | 20.480 | 5,8700 | 60,5000 | 2,930 | 10,00 | 0,458 | 0,356 | 6 | 0,994 |
| | | Tender | 6 | 32.850 | 16.530 | 6,1700 | 45,5000 | 2,936 | 10,00 | 0,458 | 0,318 | 6 | 0,934 |
| 18 | Rêde Sul-Mineira | » | 4 | 43.500 | 15.225 | 6,1600 | 62,0000 | 3,010 | 10,00 | 0,458 | 0,356 | 4 | 1,372 |
| | | Americano | 3 | 26.300 | 18.300 | 7,3000 | 62,9100 | 2,980 | 11,40 | 0,457 | 0,356 | 4 | 1,270 |
| | | Mogul | 4 | 21.900 | 20.500 | 6,4600 | 51,7400 | 2,510 | 11,40 | 0,457 | 0,356 | 6 | 1,080 |
| | | » | 1 | 14.500 | 14.500 | 3,0300 | 28,7800 | 3,380 | 11,40 | 0,405 | 0,279 | 6 | 1,080 |
| | | » | 2 | 27.600 | 23.500 | 7,3700 | 51,7500 | 2,940 | 11,40 | 0,457 | 0,381 | 6 | 1,080 |
| | | Americano | 1 | 20.000 | 12.000 | 5,1600 | 27,8000 | 3,300 | 10,00 | 0,457 | 0,305 | 4 | 1,090 |
| | | — | 1 | 20.000 | 12.000 | 5,1600 | 27,8000 | 3,340 | 10,00 | 0,406 | 0,254 | 4 | 0,920 |
| — | 1 | 20.000 | 12.000 | 5,1600 | 27,8000 | 2,900 | 10,00 | 0,457 | 0,254 | 4 | 1,000 | | |
| — | 1 | 26.300 | 16.300 | 5,9000 | 47,2400 | 2,910 | 10,00 | 0,457 | 0,306 | 4 | 1,190 | | |
| — | 6 | 26.000 | 16.000 | 7,3000 | 52,9100 | 2,900 | 10,00 | 0,508 | 0,381 | 4 | 1,000 | | |
| — | 2 | 26.000 | 16.000 | 6,4500 | 54,7500 | 2,930 | 10,00 | 0,508 | 0,381 | 4 | 0,965 | | |
| — | 3 | 22.000 | 16.000 | 6,0600 | 53,7100 | 2,700 | 10,00 | 0,407 | 0,305 | 4 | 1,110 | | |
| — | 2 | 43.500 | 38.000 | 9,4000 | 100,1500 | 3,645 | 12,60 | 0,559 | 0,432 | 6 | 1,219 | | |
| — | 1 | 27.000 | 20.000 | 3,0300 | 28,7800 | 3,380 | 10,00 | 0,407 | 0,330 | 6 | 1,030 | | |
| — | 1 | 24.000 | 15.000 | 4,0700 | 45,0200 | 3,380 | 10,00 | 0,457 | 0,305 | 6 | 0,910 | | |

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | TYPO | NÚMERO DE LOCOMOTIVAS DE CADA TYPO | PESO EM MARCHA | PESO ADHERENTE | CALDEIRA | | | | CURSO DOS PISTÕES | DIÂMETRO DOS CILINDROS | RODAS MOTRIZES | |
|-------------------------------|---------------------------------|------------------------------------|----------------|----------------|---------------------------|----------|-----------------------|--------|-------------------|------------------------|----------------|----------|
| | | | | | Superfície de aquecimento | | Comprimento dos tubos | Timbre | | | Número | Diâmetro |
| | | | | | Directa | Tubular | | | | | | |
| Rêde Sul-Mineira | — | 1 | 24.000 | 19.500 | 6,8100 | 50,7000 | 2,91 | 10,00 | 0,406 | 0,305 | 6 | 0,940 |
| | — | 1 | 24.000 | 20.500 | 6,4000 | 51,7400 | 2,514 | 10,00 | 0,457 | 0,376 | 6 | 0,965 |
| | — | 2 | 27.600 | 23.500 | 7,3700 | 54,7500 | 2,910 | 10,00 | 0,500 | 0,381 | 6 | 1,080 |
| | Ten-Wheel | 2 | 37.700 | 32.700 | 10,5000 | 87,6800 | 3,210 | 12,60 | 0,550 | 0,432 | 6 | 1,068 |
| | Consolidation | 3 | 33.500 | 29.000 | 9,2400 | 61,3300 | 3,550 | 10,00 | 0,508 | 0,403 | 8 | 0,910 |
| Rezende a Bocaina | » | 3 | 33.450 | 31.700 | 8,9000 | 112,3000 | 3,250 | 12,60 | 0,470 | 0,410 | 8 | 1,100 |
| | Inglêz | 1 | 17.000 | 13.000 | — | — | 2,550 | 9,00 | 0,460 | 0,287 | 4 | 1,040 |
| | Mogul | 1 | 23.500 | 16.900 | 5,7524 | 80,4893 | 2,950 | 9,84 | 0,457 | 0,335 | 6 | 1,015 |
| | Americano | 2 | 23.900 | 13.600 | 5,5023 | 81,7500 | 2,730 | 9,81 | 0,457 | 0,350 | 4 | 1,180 |
| Rio de Ouro | » | 4 | 22.246 | 15.508 | 5,7644 | 42,3522 | 2,542 | 10,24 | 0,457 | 0,305 | 4 | 1,168 |
| | » | 3 | 22.680 | 19.051 | 6,0250 | 46,6400 | 2,616 | 10,00 | 0,457 | 0,335 | 6 | 1,067 |
| | Consolidation | 3 | 35.890 | 31.700 | 8,0000 | 60,0000 | 3,600 | 10,60 | 0,508 | 0,406 | 8 | 1,054 |
| | Americano | 1 | 20.000 | 12.000 | 5,5644 | 42,3523 | 2,542 | 9,00 | 0,450 | 0,300 | 4 | 1,010 |
| | Ten-Wheel | 1 | 29.000 | 21.772 | 6,7800 | 57,7600 | 3,058 | 10,60 | 0,508 | 0,406 | 6 | 1,143 |
| | Passageiros | 10 | 69.19 | 52.700 | 14,3030 | 173,2650 | 4,362 | 11,06 | 0,660 | 0,508 | 6 | 1,676 |
| | » | 4 | 47.447 | 31.293 | 10,4250 | 100,7310 | 3,465 | 12,55 | 0,809 | 0,457 | 4 | 1,823 |
| | » | 9 | 45.720 | 25.380 | 8,3610 | 83,9810 | 3,359 | 10,54 | 0,609 | 0,425 | 4 | 1,619 |
| | » | 8 | 36.576 | 23.338 | 8,3310 | 83,9810 | 3,365 | 10,54 | 0,609 | 0,425 | 4 | 1,616 |
| | Carga (Consolidation) | 2 | 58.267 | 49.784 | 10,2190 | 114,4800 | 3,810 | 9,83 | 0,602 | 0,469 | 8 | 1,257 |
| Santos a Jundiaby | Carga (Consolidation) | 11 | 59.182 | 52.578 | 11,4260 | 127,645 | 4,026 | 11,95 | 0,650 | 0,508 | 8 | 1,371 |
| | Carga (Mogul) | 18 | 43.230 | 36.677 | 9,0110 | 102,4690 | 3,336 | 10,89 | 0,609 | 0,457 | 6 | 1,264 |
| | » | 3 | 46.730 | 32.004 | 8,3610 | 83,2280 | 3,900 | 9,84 | 0,609 | 0,406 | 6 | 1,263 |
| | Manobras | 7 | 28.143 | 28.143 | 5,0350 | 61,7980 | 3,197 | 9,84 | 0,508 | 0,355 | 4 | 1,244 |
| | » | 2 | 33.528 | 33.528 | 6,7810 | 80,0700 | 3,300 | 9,84 | 0,300 | 0,400 | 6 | 1,219 |
| | » | 4 | 30.576 | 30.430 | 6,5030 | 84,5330 | 3,353 | 9,81 | 0,000 | 0,406 | 6 | 1,231 |
| | » | 3 | 38.760 | 31.760 | 6,7810 | 71,7810 | 3,657 | 10,54 | 0,550 | 0,406 | 4 | 1,244 |
| | Consolidation | 10 | 75.940 | 67.360 | 14,3060 | 130,9890 | 4,293 | 14,06 | 0,660 | 0,516 | 8 | 1,372 |
| | » | 11 | 25.401 | 21.772 | 5,7000 | 56,9900 | 3,048 | 12,00 | 0,457 | 0,381 | 8 | 0,944 |
| | Idem, Compound | 5 | 26.000 | 21.772 | 5,6100 | 56,9900 | 3,048 | 13,33 | 0,457 | 0,381 | 8 | 0,940 |
| S. Francisco | Mogul | 11 | 22.680 | 19.051 | 4,7500 | 58,6200 | 4,470 | 12,00 | 0,457 | 0,355 | 6 | 1,050 |
| | Dez rodas | 5 | 29.03 | 21.772 | 6,7800 | 55,7600 | 3,058 | 12,00 | 0,508 | 0,406 | 6 | 1,143 |
| | Idem, Compound | 6 | 30.030 | 21.772 | 6,8800 | 55,7600 | 3,058 | 13,33 | 0,508 | 0,421 | 6 | 1,143 |
| | Tender | 1 | 15.306 | 15.339 | 1,7000 | 29,3200 | 2,270 | 8,09 | 0,400 | 0,260 | — | 0,795 |
| | » | 1 | 23.000 | 21.000 | 5,5000 | 39,5000 | 3,300 | 10,00 | 0,457 | 0,355 | 6 | 0,850 |
| S. Paulo-Rio Grando | Mogul | 6 | 25.000 | 21.000 | 5,9000 | 50,4000 | 2,500 | 10,00 | 0,457 | 0,355 | 6 | 0,965 |
| | » | 4 | 25.400 | 21.500 | 4,8700 | 45,1300 | 2,627 | 10,60 | 0,457 | 0,355 | 6 | 1,065 |
| | » | 2 | 30.000 | 26.000 | 4,7000 | 65,3000 | 2,750 | 10,60 | 0,457 | 0,331 | 6 | 1,066 |
| | Ten-Wheel | 5 | 34.000 | 27.000 | 8,8100 | 74,1840 | 3,553 | 12,00 | 0,508 | 0,406 | 6 | 1,143 |
| | Americano | 1 | 17.600 | 11.793 | 4,4600 | 31,6000 | 2,650 | 10,00 | 0,404 | 0,303 | 4 | 1,041 |
| Sobral | » | 2 | 19.026 | 12.684 | 5,1700 | 41,8200 | 2,650 | 10,00 | 0,454 | 0,303 | 4 | 1,066 |
| | Mogul | 2 | 22.680 | 19.051 | 5,5000 | 55,9700 | 2,500 | 10,00 | 0,454 | 0,354 | 6 | 1,041 |
| | Consolidation | 1 | 23.550 | 19.932 | 5,5600 | 54,0000 | 3,100 | 10,00 | 0,454 | 0,354 | 8 | 0,940 |

| NUMERO DE ORDEN | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | TIPO | NUMERO DE LOCOMOTIVAS DE CADA TIPO | PESO EM MAR-CHA | PESO ADHRE-RENTE | CALDEIRA | | | | CURSO DOS PIS-TÕES | DIAMETRO DOS CILINDROS | RODAS MOTORIZAS | | |
|-----------------|---|-------------------------|------------------------------------|-----------------|------------------|---------------------------|---------|-----------------------|--------|--------------------|------------------------|-----------------|-----------|-------|
| | | | | | | Superfície do aquecimento | | Comprimento dos tubos | Timbre | | | Numero | Dia-metro | |
| | | | | | | Directa | Tubular | | | | | | | |
| | | | | Kilog. | Kilog. | M.quad. | M.quad. | Metr. | Atms. | Metr. | Metr. | | Metr. | |
| 24 | Sobral | Ten-Wheel | 2 | 25.400 | 19.800 | 5,3700 | 70,4000 | 3,400 | 12,00 | 0,508 | 0,354 | 6 | 1,143 | |
| | | » | 4 | 32.000 | 20.500 | 5,3700 | 82,0000 | 3,400 | 12,00 | 0,555 | 0,350 | 6 | 1,100 | |
| 25 | Sorocabana e Itua-na. } Linha Tibagy } Ramal de Itararé | Americano | 6 | 17.109 | 14.000 | 14,2000 | 37,2400 | 2,600 | 9,30 | 0,457 | 0,305 | 4 | 1,057 | |
| | | » | 2 | 29.000 | 20.000 | 12,2000 | 62,7000 | 2,800 | 9,60 | 0,508 | 0,354 | 4 | 1,143 | |
| | | Consolidation | 3 | 35.800 | 31.700 | 20,2000 | 91,2000 | 3,600 | 10,60 | 0,508 | 0,406 | 8 | 0,914 | |
| | | Americano | 2 | 17.100 | 14.000 | 4,5600 | 37,2400 | 2,600 | 9,30 | 0,457 | 0,305 | 4 | 1,057 | |
| | | » | 4 | 29.000 | 20.000 | 6,9000 | 76,3000 | 2,800 | 9,60 | 0,508 | 0,356 | 4 | 1,143 | |
| | | Consolidation | 3 | 35.800 | 31.700 | 7,7100 | 71,7000 | 3,600 | 10,60 | 0,508 | 0,406 | 8 | 0,916 | |
| 23 | Victoria a Minas | Ten-Wheel | 1 | 34.700 | 27.700 | 8,0000 | 61,7000 | 3,640 | 10,60 | 0,508 | 0,406 | 6 | 1,140 | |
| | | Mogul | 2 | 22.200 | 20.000 | 6,4200 | 55,1800 | 2,600 | 11,60 | 0,457 | 0,300 | 6 | 1,067 | |
| | | » | 1 | 28.000 | 23.800 | 5,7000 | 54,3700 | 2,800 | 11,60 | 0,457 | 0,350 | 6 | 1,000 | |
| | | » | 4 | 25.424 | 21.792 | 6,4100 | 55,6470 | 2,580 | 11,60 | 0,455 | 0,350 | 6 | 1,025 | |
| | | Ten-Wheel | 2 | 31.440 | 24.833 | 7,5760 | 71,8300 | 3,390 | 11,60 | 0,500 | 0,350 | 6 | 1,025 | |
| | | Francez (a) | 4 | 33.220 | 13.940 | 4,1400 | 43,7000 | 2,750 | 9,50 | 0,500 | 0,320 | 4 | 1,200 | |
| | | Americano | 4 | 40.480 | 13.300 | 4,9400 | 53,5000 | 2,780 | 10,30 | 0,457 | 0,330 | 4 | 1,000 | |
| | | » | 1 | 38.482 | 17.260 | 7,1100 | 58,2200 | 3,090 | 11,40 | 0,508 | 0,381 | 4 | 1,370 | |
| | | Compound . . . (a) | 5 | 13.000 | 15.200 | 6,4200 | 53,4200 | 2,790 | 12,70 | 0,460 | 0,203 | 10,355 | 4 | 1,140 |
| | | Mogul (b) | 25 | 12.320 | 19.300 | 7,3100 | 42,7000 | 2,700 | 10,30 | 0,460 | 0,356 | 6 | 1,040 | |
| | | » | 9 | 10.460 | 18.460 | 4,4500 | 42,8000 | 2,630 | 10,30 | 0,457 | 0,330 | 6 | 1,020 | |
| | | » | 18 | 16.220 | 23.535 | 7,5000 | 53,6100 | 2,790 | 11,40 | 0,457 | 0,381 | 6 | 1,070 | |
| 27 | Vição Ferrea do Rio Grande do Sul | Compound | 1 | 52.580 | 20.260 | 4,6000 | 41,000 | 2,650 | 12,70 | 0,445 | 0,203 | 10,355 | 6 | 1,020 |
| | | Mogul | 6 | 32.900 | 16.820 | 4,0500 | 44,9500 | 3,000 | 8,50 | 0,500 | 0,320 | 6 | 1,000 | |
| | | Consolidation | 10 | 49.700 | 26.300 | 6,4000 | 66,4000 | 3,390 | 10,20 | 0,510 | 0,381 | 8 | 0,940 | |
| | | Americano (c) | 6 | 19.660 | 13.805 | 3,8900 | 23,6600 | 2,480 | 10,30 | 0,406 | 0,280 | 4 | 1,040 | |
| | | Francez (c) | 3 | 12.850 | 12.850 | 3,0000 | 25,8000 | 2,360 | 8,20 | 0,366 | 0,250 | 6 | 0,800 | |
| | | Inglez | 2 | 24.500 | 18.375 | 4,3000 | 47,1000 | 3,025 | 10,00 | 0,630 | 0,380 | 6 | 0,930 | |
| | | Decauville (c) | 1 | 18.650 | 18.650 | 5,1200 | 29,7900 | 2,600 | 12,00 | 0,385 | 0,320 | 4 | 0,960 | |
| | | Allemao (a) | 10 | 26.600 | 15.000 | 5,4000 | 62,8000 | 2,675 | 12,00 | 0,500 | 0,330 | 4 | 1,250 | |
| | | Mogul (b) | 2 | 27.700 | 22.500 | 5,5600 | 71,5000 | 3,045 | 12,00 | 0,550 | 0,360 | 6 | 1,050 | |
| | | Consolidation | 34 | 34.100 | 30.000 | 6,1000 | 87,1000 | 3,665 | 12,00 | 0,500 | 0,430 | 8 | 0,950 | |
| | | Inglez (b) | 4 | 14.000 | 10.000 | 8,8720 | 24,4800 | 2,461 | — | 0,457 | 0,260 | 4 | 1,066 | |
| | | » | 1 | 16.000 | 11.000 | 10,0710 | 29,5000 | 2,537 | — | 0,457 | 0,280 | 4 | 1,066 | |
| | | » | 1 | 18.000 | 13.000 | 12,4610 | 38,3200 | 2,591 | — | 0,457 | 0,305 | 4 | 1,066 | |
| | | Allemao (b) | 2 | 33.500 | 13.500 | 15,5200 | 60,0000 | 3,150 | — | 0,550 | 0,380 | 6 | 1,100 | |
| | | » | 1 | 24.000 | 24.000 | 15,5200 | 60,0000 | 3,150 | — | 0,550 | 0,380 | 6 | 1,100 | |

(a) Para passageiros.

(b) Para carga.

(c) Para manobras.

QUADRO N. 10

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | LOCOMOTIVAS | | | | | | | | | CARROS DE | | | | |
|-----------------|-------------------------|-------------|----------|---------------------|------------------|----------------------------|---------|--------------------|---------|-------------------|------------------|--------------------|------------|----------|-----------|
| | | Americanas | Inglezas | Francizas ou suizas | Belgas ou outras | Com freio de ar comprimido | Systema | Com freio de vacuo | Systema | Com freio a vapor | Com freio de mão | Altura dos engates | Americanos | Inglezes | Francizes |

I — DA

| | | Metros | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---|--------|----|----|----|----|--------------|----|-----|-----|-----|-------------|-------------|-------------|----|----|----|----|---|---------------------------------|
| 1 | Baturité | 29 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 23 | — | 0,72 a 0,79 | 31 | — | — | — | — | |
| 2 | Sobral | 8 | — | — | 4 | 6 | — | — | — | — | — | — | 6 | 0,63 | 10 | — | — | — | 1 | |
| 3 | Central do Rio Grande do Norte. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 4 | Great Western (a) | 25 | 98 | 5 | — | — | — | 50 | — | 106 | 128 | 0,74 | 18 | 119 | — | 37 | 5 | — | — | |
| 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Natal a Independencia. |
| 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Conde d'Eu. |
| 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Recife a S. Francisco |
| 8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Central de Pernambuco |
| 9 | Sul do Pernambuco. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10 | Central de Alagoas e ramal Paulo Afonso | 4 | — | — | — | 4 | — | — | — | — | — | — | — | 0,70 | 10 | — | — | — | | |
| 11 | Ribeirão a Cortez | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | |
| 12 | Bahia a S. Francisco | 1 | 17 | — | — | — | — | — | — | — | — | 18 | 18 | 0,94 a 1,00 | — | 30 | — | — | | |
| 13 | Ramal do Timbó | — | 7 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 7 | 0,80 | — | 10 | — | — | | |
| 14 | S. Francisco | 41 | — | — | — | 12 | Westinghouse | — | — | — | — | 41 | — | 0,60 a 0,70 | 14 | 21 | — | 9 | | |
| 15 | Central da Bahia. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | |
| 16 | Central do Brazil. | 363 | — | — | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | |
| 17 | Rio do Ouro | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | |
| 18 | Rêde Sul-Mineira. | 20 | 25 | — | 2 | 36 | Westinghouse | 2 | — | 7 | 57 | 0,67 a 0,76 | 23 | 20 | — | — | — | 10 | | |
| 19 | Oeste de Minas. | 70 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 0,70 a 0,75 | 16 | 33 | — | 5 | 7 | | | |
| 20 | Goyaz. | 3 | — | — | 2 | 5 | Westinghouse | — | — | — | — | 0,75 | — | — | — | 4 | — | | | |
| 21 | Paraná. | 26 | — | — | — | 18 | — | 2 | — | 6 | — | — | — | — | — | 27 | — | | | |
| 22 | D. Thoreza Christoa. | — | 7 | — | — | — | — | — | — | 7 | 7 | 0,71 | — | 8 | — | — | — | | | |
| 23 | Viação Ferrea do Rio Grande do Sul | 17 | 8 | 14 | 70 | — | — | — | 135 | — | 21 | 13 | 0,65 a 0,80 | 68 | 6 | — | 75 | | | |
| 24 | Madeira-Mamoré | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | | |

II — CONCEDIDAS

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---|----|---|---|---|---|--------------|---|-------|---|---|----------------|---|---|---|---|---|----------------------------------|
| 25 | Caxias a Cajazeiras | 4 | — | — | — | 1 | Westinghouse | — | — | 2 | 1 | 0,60 a 0,69 | 4 | — | — | — | — | |
| 26 | Recife a Limoeiro (b). | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 27 | Victoria a Minas | 2 | — | — | — | 2 | Westinghouse | — | — | — | — | 0,75 | — | — | 1 | — | — | |
| 28 | | | | | | | | | | | | | | | | | | Curralinho a Diamantina. |
| 29 | Loopoldina | 3 | — | — | — | — | — | 3 | Eames | — | — | 0,70 | — | — | — | — | 1 | |
| 30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | Leopoldina e ramal |
| 31 | | | | | | | | | | | | | | | | | | Sumidouro. |
| 32 | Barão de Araruama (Pro longamento). | 3 | — | — | — | — | — | 3 | Eames | — | — | 0,70 | — | — | — | — | | |
| 33 | Carangola e ramacs | 11 | — | — | — | — | — | 5 | — | — | — | 0,60-0,70-0,80 | 6 | 1 | — | 4 | | |
| 34 | S. Eduardo a Itapemirim | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | |
| 35 | Central de Macahé | 3 | — | — | — | — | — | 3 | Eames | — | — | 0,70 | — | — | — | 2 | | |

(a) O material rolante indicado é commum a todas as estradas administradas pela Great Western, exceptuada a estrada de Paulo Afonso.
 (b) Veja Great Western.

MATERIAL RODANTE

Quadro n. 10

| PASSAGEIROS | | | | | VAGÕES | | | | | | | | | | NUMERO DE ORDEM | |
|----------------------------|---------|--------------------|---------|------------------|--------------------|------------|----------|----------------------|------------------|-------------|----------------------------|---------|--------------------|---------|-----------------|------------------|
| Com frete de ar comprimido | Systema | Com frete de vacuo | Systema | Com frete de mão | Altura dos engates | Americanos | Inglezes | Franceses ou suissos | Delgas ou outros | Brazileiros | Com frete de ar comprimido | Systema | Com frete de vacuo | Systema | | Com frete de mão |

UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | | | | | Metros | | NUMERO DE ORDEM |
|----|--------------|--|--|-----|-----|-------------|-----|-------|-----|-------|-----|----|--------------|--|-------|--------|-------------|-----------------|
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | 34 | 0,73 a 0,74 | 99 | 20 | | 54 | | | | | | 167 | 0,62 a 0,79 | 1 |
| | | | | | 11 | 0,68 | 70 | | | 10 | 6 | | | | | 50 | 0,78 | 2 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 5 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 7 |
| | | | | 75 | 118 | 0,74 | 160 | 1.633 | 40 | 233 | 25 | | | | 1.432 | 0,74 | 8 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 9 |
| | | | | | 10 | 0,70 | 34 | | | | | 34 | | | | | 0,70 | 10 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 11 |
| | | | | | 30 | 0,91 a 1,00 | | 359 | | | 3 | | | | | 262 | 0,91 a 1,00 | 12 |
| | | | | | 10 | 0,80 | | 114 | | | | | | | | 114 | 0,72 a 0,80 | 13 |
| 21 | Westinghouse | | | | 45 | 0,60 a 0,70 | 203 | 4 | | 183 | 5 | 98 | Westinghouse | | | 317 | 0,60 e 0,70 | 14 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 15 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 16 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 17 |
| 14 | | | | | 53 | 0,65 a 0,75 | 108 | 190 | | 9 | 64 | | | | | 380 | 0,72 a 0,78 | 18 |
| | | | | | | 0,70 a 0,75 | 264 | 55 | | 105 | 55 | | | | | | 0,70 a 0,75 | 19 |
| | | | | | 4 | 0,75 | | | | 34 | | | | | | | 0,75 | 20 |
| | | | | | 23 | 0,75 | | | 401 | | | | | | | 359 | 0,75 | 21 |
| | | | | | 8 | 0,71 | | 183 | | | | | | | | 189 | 0,71 | 22 |
| | | | | 164 | 164 | 0,65 a 0,80 | 380 | 53 | 50 | 1.250 | 155 | | | | 1.319 | 40 | 0,68 a 0,80 | 23 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 24 |

PELA UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------------|--|--|---|-------|------|------|------|------|------|------|--|--|--|--|-----|-------------|----|
| | | | | | 4 | 0,58 | 22 | | | | 9 | | | | | 31 | 0,58 a 0,64 | 25 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 26 |
| | | | | | | 0,75 | | | | | | | | | | | 0,75 | 27 |
| 1 | Westinghouse | | | | | 0,75 | | | | 28 | | | | | | 23 | 0,75 | 28 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 29 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 30 |
| | | | | 1 | Eams. | 0,70 | | | | | 25 | | | | | 25 | 0,70 | 31 |
| | | | | | 11 | 0,70 | div. | div. | div. | div. | div. | | | | | 123 | 0,70 | 32 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 33 |
| | | | | 2 | Eams. | 0,70 | | | | | 30 | | | | | 20 | 0,70 | 34 |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | LOCOMOTIVAS | | | | | | | | | | CARROS DE | | | | | |
|-----------------|---|--|----------|---------------------|------------------|----------------------------|--------------|--------------------|---------|-------------------|------------------|--------------------|------------|----------|-----------|------------------|-------------|
| | | Americanas | Inglezas | Francesas ou suizas | Belgas ou outras | Com freio de ar comprimido | Systema | Com freio de vacuo | Systema | Com freio a vapor | Com freio de mão | Altura dos engates | Americanos | Inglezos | Franceses | Belgas ou outros | Brazileiros |
| 35 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 36 | Leopoldina, { Norte Sul do Espirito Santo. . . . | 4 | | | 2 | | | 2 | Eames | | 4 | 0,80 | 3 | | | | 1 |
| 37 | | { Caravellas e ramal do Alegre (a) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 38 | Corcovado | 2 | | 2 | | | | | | | 4 | | 3 | | | | |
| 39 | Rezende a Bocaina | | 2 | | | | | | | | 2 | 0,60 | 3 | | | | |
| 40 | Bananal | 2 | | | | | | | | 2 | 2 | 0,80 | | | | | 4 |
| 41 | Santos a Jundiaby | | 91 | | | | | 90 | | | | 1,06 | | 100 | | | |
| 42 | Sorocabana { Prolongamento para Tibagy e Ituana } Ramal de Itararé | 5 | 6 | | | | | 11 | | | | 0,71 | | | 2 | | 5 |
| 43 | | | 8 | 2 | | | | | 10 | | | 0,71 | 2 | | | | 10 |
| 44 | Noroeste do Brazil | 12 | | | 4 | | | | | | | | 6 | | | 14 | |
| 45 | Rio Claro | 57 | 3 | | | 60 | Westinghouse | | | | | 0,76 | 52 | 5 | | | 7 |
| 46 | Mogyana { Ribeirão Preto a Jaguará e ramal de Caldas Jaguará a Araguay | | 11 | | | | | 11 | | | 11 | 0,68 | | | | | 12 |
| 47 | | | | 5 | | | | | 5 | | 5 | 0,68 | | | | | |
| 48 | Quarahim a Itaquy | | 10 | | | | | | | 10 | | 0,80 | | 10 | | | |
| 49 | S. Paulo — (Linha de S. Francisco . . . | 3 | | | 2 | | | | | 5 | | 0,75 | 7 | | | | |
| 50 | Rio Grande. { Itararé a Uruguay | 26 | | | | | | 12 | | 12 | 2 | 0,75 | 37 | | | | 8 |

(a) Não tem material proprio ; utiliza-se do de outras linhas.

PESSOAL EXISTENTE EM

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ADMINISTRAÇÃO CENTRAL | | | | | | | TRAFEGO | | | | | |
|-----------------|---|-------------------------------------|------------------|------------|---------------------|-------------|--------------|------------|---------|---------------------|----------|-------|-------|-----|
| | | Directoria | | Secretaria | Contabilidade geral | Thesouraria | Almoxarifado | Telegrapho | Total | Escriptorio central | Estações | Trens | Total | |
| | | Director | Super-intendente | | | | | | | | | | | |
| 1 | Baturité. | 1 | — | 1 | 22 | 1 | 3 | — | 28 | 7 | 207 | 24 | 238 | |
| 2 | Sobral. | 1 | — | 1 | 5 | — | 4 | — | 11 | — | 72 | 20 | 92 | |
| 3 | Central do Rio Grande do Norte. | 1 | — | 2 | — | 1 | 1 | — | 5 | 1 | 26 | 5 | 32 | |
| 4 | Great-Western | Natal a Independencia. | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 32 | 19 | 53 | |
| 5 | | Conde d'Eu. | 1 | — | 2 | — | — | 5 | — | 8 | 3 | 154 | 25 | 182 |
| 6 | | Recife a S. Francisco. | — | — | — | — | — | 7 | — | 7 | 7 | 233 | 50 | 293 |
| 7 | | Central de Pernambuco. | — | — | — | — | — | 9 | — | 9 | 3 | 184 | 52 | 239 |
| 8 | | Sul de Pernambuco. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 93 | 40 | 133 |
| 9 | | Central de Alagôas e ramal. | — | — | — | — | — | 3 | — | 3 | 3 | 191 | 42 | 236 |
| 10 | | Paulo Afonso. | 1 | — | 4 | — | — | 2 | — | 7 | — | 17 | 4 | 21 |
| 11 | Ribeirão a Cortez. | — | — | — | — | — | 6 | — | 6 | — | 43 | 2 | 45 | |
| 12 | Bahia a S. Francisco. . . (a) | 4 | — | 8 | 29 | 3 | 22 | — | 66 | 10 | 192 | 39 | 241 | |
| 13 | Viação da Bahia. | Alagoinhas a Propriá. | — | — | — | — | — | — | — | 10 | 25 | 3 | 38 | |
| 14 | | S. Francisco. | — | — | — | — | — | — | — | 10 | 104 | 26 | 140 | |
| 15 | | Central da Bahia. | — | — | 6 | 11 | 1 | 7 | — | 25 | 2 | 119 | 41 | 162 |
| 16 | Central do Brazil. | — | — | — | — | — | — | — | (b) 482 | — | — | — | 5.230 | |
| 17 | Rio do Ouro. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 18 | Rêde Sul-Mineira. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 19 | Oeste de Minas. | 1 | — | 7 | 30 | 4 | 18 | — | 60 | 17 | 318 | 127 | 462 | |
| 20 | Goyaz — Formiga a Bambuhy. | 6 | — | — | 3 | 2 | 1 | — | 12 | 2 | 18 | 5 | 25 | |
| 21 | Paraná (c). | 1 | — | 1 | 21 | 1 | 2 | — | 26 | 2 | 179 | 69 | 250 | |
| 22 | D. Thereza Christina (c). | 1 | — | — | 5 | 1 | 3 | — | 10 | — | 25 | 2 | 27 | |
| 23 | Viação Ferrea do Rio Grande do Sul. | 1 | — | 14 | 13 | 7 | 28 | — | 63 | 61 | 525 | 224 | 813 | |
| 24 | Madeira-Mamoré. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |

I — DA

II — CONCEDIDAS

| | | | | | | | | | | | | | |
|----|---|---|---|---|---|---|----|---|----|---|-----|----|-----|
| 25 | Alcobaça a Praia da Rainha. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 26 | Caxias a Cajazeiras. | 1 | — | 2 | 1 | — | 1 | — | 5 | — | 8 | 5 | 13 |
| 27 | Recife a L. moeiro e ramal de Campina Grande. | — | — | — | — | — | 7 | — | 7 | 2 | 253 | 40 | 300 |
| 28 | Victoria a Minas. | Victoria a Itabira. | 1 | — | 7 | 1 | 3 | 4 | 16 | 1 | 59 | 16 | 76 |
| 29 | | Curralinho a Diamantina. | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 7 | 2 | 11 |
| 30 | Leopoldina Railway. | Leopoldina e ramal. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 31 | | Sumidouro. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 27 |
| 32 | | Prolongamento da Barão de Araruama. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 33 | Carangola e ramaes. | — | — | — | — | — | 11 | — | 11 | — | — | — | 217 |

(a) A directoria é commum a todas as estradas desta rêde.

(b) Neste total estão incluídos 225 empregados da contabilidade.

(c) Faz parte da rêde Paraná-Santa Catharina.

| LOCOMOÇÃO | | | | VIA-PERMANENTE | | | | | | | TOTAL DO PESSOAL | EFFECTIVO DO PESSOAL — Por kilometro | | | | | NUMERO DE ORDEN |
|--------------------|-----------|----------|-------|--------------------|------------------------|------------|------------------|----------|---------------|-------|------------------|--|---------|-----------|----------------|-------|-----------------|
| Escritorio central | Officinas | Traction | Total | Escritorio central | Engenheiros residentes | Condutores | Mestres de linha | Feitores | Trabalhadores | Total | | Administracao central | Trafego | Locomoção | Via-permanente | Total | |

UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|-----|-----|-------|----|---|----|-------|----|-------|-------|--------|------|------|------|------|------|----|
| 2 | 114 | 47 | 163 | 5 | — | 6 | — | 40 | 223 | 274 | 703 | 0,07 | 0,64 | 0,43 | 0,73 | 1,80 | 1 |
| — | 35 | 25 | 60 | — | — | — | 7 | 30 | 222 | 259 | 422 | 0,03 | 0,33 | 0,21 | 0,93 | 1,51 | 2 |
| 1 | 34 | 29 | 64 | — | — | 3 | 1 | 3 | 80 | 37 | 138 | 0,08 | 0,57 | 1,14 | 0,66 | 2,45 | 3 |
| 1 | 8 | 14 | 22 | — | — | — | 110 | — | — | 110 | 186 | — | 0,31 | 0,14 | 1,64 | 1,09 | 4 |
| 2 | 97 | 82 | 181 | — | — | — | — | — | 157 | 157 | 528 | 0,04 | 1,04 | 1,01 | 0,90 | 3,02 | 5 |
| 3 | 134 | 47 | 231 | — | — | — | — | — | 255 | 255 | 791 | 0,05 | 2,36 | 1,87 | 2,04 | 6,32 | 6 |
| 2 | 58 | 91 | 151 | — | — | — | — | — | 274 | 274 | 673 | 0,04 | 0,99 | 0,63 | 1,13 | 2,79 | 7 |
| 1 | 165 | 74 | 240 | — | 2 | — | — | — | 243 | 245 | 618 | — | 0,69 | 1,24 | 1,25 | 3,13 | 8 |
| 1 | 43 | 55 | 90 | — | — | — | — | — | 184 | 184 | 522 | 0,02 | 1,57 | 0,66 | 1,23 | 3,48 | 9 |
| — | 20 | 9 | 29 | — | — | — | — | — | 40 | 40 | 97 | 0,06 | 0,18 | 0,25 | 0,34 | 0,83 | 10 |
| — | — | 9 | 9 | — | — | — | — | — | — | 25 | 55 | 0,21 | 0,52 | 0,32 | 0,87 | 1,92 | 11 |
| 9 | 161 | 44 | 214 | 9 | 1 | — | — | — | 153 | 163 | 681 | 0,54 | 1,96 | 1,73 | 1,32 | 5,55 | 12 |
| 9 | — | 34 | 43 | 9 | 1 | — | — | — | 69 | 79 | 160 | — | 0,37 | 0,41 | 0,76 | 1,54 | 13 |
| 9 | 235 | 132 | 376 | 9 | 1 | — | — | — | 270 | 280 | 706 | — | 0,30 | 0,83 | 0,61 | 1,74 | 14 |
| 6 | 112 | 45 | 163 | 2 | — | — | — | — | 280 | 282 | 632 | 0,07 | 0,51 | 0,52 | 0,89 | 1,07 | 15 |
| — | — | — | 5.916 | — | — | — | — | — | — | 4.441 | 16.069 | 0,27 | 2,03 | 3,30 | 2,48 | 8,08 | 16 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 17 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 18 |
| 15 | 394 | 165 | 574 | 9 | 1 | — | 1.041 | — | — | 1.051 | 2.156 | 0,05 | 0,35 | 0,43 | 0,80 | 1,63 | 19 |
| — | 34 | 6 | 40 | 1 | — | — | — | — | 84 | 85 | 162 | 0,10 | 0,22 | 0,35 | 0,74 | 1,41 | 20 |
| 5 | 131 | 67 | 193 | 6 | — | — | — | — | 348 | 354 | 823 | 0,03 | 0,60 | 0,46 | 0,84 | 1,96 | 21 |
| 2 | 41 | 13 | 56 | 4 | — | — | — | — | 106 | 110 | 203 | 0,09 | 0,23 | 0,47 | 0,93 | 1,72 | 22 |
| 37 | 710 | 437 | 1.213 | 35 | — | 21 | — | — | 3.209 | 3.265 | 5.354 | 0,02 | 0,30 | 0,50 | 1,50 | 2,31 | 23 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 24 |

ELA UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-----|----|-----|---|---|---|---|---|-----|-----|-----|------|------|------|------|------|----|
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 25 |
| — | 18 | 5 | 23 | — | — | — | — | — | 63 | 63 | 101 | 0,03 | 0,16 | 0,29 | 0,80 | 1,33 | 26 |
| 2 | 106 | 77 | 185 | 1 | — | — | — | — | 294 | 295 | 737 | 0,03 | 1,15 | 0,71 | 1,13 | 3,02 | 27 |
| 3 | 46 | 41 | 90 | 2 | 2 | — | — | — | 216 | 250 | 422 | 0,04 | 0,20 | 0,24 | 0,63 | 1,14 | 28 |
| — | 1 | 2 | 3 | — | — | — | — | — | 3 | 24 | 41 | — | 0,43 | 0,13 | 1,13 | 1,72 | 29 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 30 |
| — | — | — | 11 | — | — | — | — | — | — | 73 | 111 | — | 0,29 | — | 0,78 | 1,07 | 31 |
| — | — | — | 7 | — | — | — | — | — | — | 47 | 75 | — | 0,41 | 0,14 | 0,91 | 1,46 | 32 |
| — | — | — | 134 | — | — | — | — | — | — | 195 | 607 | 0,01 | 0,97 | 0,82 | 0,87 | 2,70 | 33 |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | ADMINISTRAÇÃO CENTRAL | | | | | | | TRAFEGO | | | | |
|-----------------|---|-----------------------|------------------|------------|---------------------|-------------|--------------|------------|---------|--------------------|----------|-------|-------|
| | | Directoria | | Secretaria | Contabilidade geral | Thesouraria | Almoxarifado | Telegrapho | Total | Escritorio central | Estações | Trens | Total |
| | | Director | Super-intendente | | | | | | | | | | |
| 34 | S. Eduardo a Itapemirim. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 22 |
| 35 | Central de Macabé | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 10 |
| 36 | Leopoldina } Railway. } Norta. Praia Formosa ao Entroncamento. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 37 | Sul do Espirito Santo | — | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | — | 7 | — | 12 | 3 | 15 |
| 38 | Caravellas e ramal do Alegre. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 39 | Corcovado | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 1 | 3 |
| 40 | Rezende a Bocaina. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 41 | Bananal | — | 1 | — | — | — | — | — | 2 | — | 8 | 2 | 40 |
| 42 | Santos a Jundiaby | 1 | — | 17 | 45 | 5 | 17 | — | 85 | 10 | 1.794 | 98 | 1.902 |
| 43 | Sorocabana e } Ituana } Capão Bonito ao Salto Grande | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 44 | Tatuby a Itararé | 1 | — | 2 | 32 | 5 | 3 | — | 43 | 11 | 65 | 6 | 82 |
| 45 | Noroeste do Brazil — Baurá a Itapura | 1 | — | 2 | 5 | 1 | 1 | — | 40 | 4 | 122 | 15 | 141 |
| 46 | Rio Claro. | 5 | — | 2 | 84 | 5 | 42 | — | 133 | 15 | 491 | 70 | 576 |
| 47 | Mogyana. } Ribeirão Preto a Jaguará e ramal de Caldas | — | — | — | — | — | — | — | 36 | — | — | — | 256 |
| 48 | Jaguara a Araguary. | — | — | — | — | — | — | — | 40 | — | — | — | 107 |
| 49 | Quarabim a Itaquy. | 1 | — | 1 | 6 | — | — | — | 8 | — | 36 | 3 | 39 |
| 50 | S. Paulo — Rio } Grande. } Itararé a Uruguay (a) | 1 | — | 5 | 22 | 2 | 11 | — | 41 | 6 | 140 | 40 | 186 |
| 51 | Linha de S. Francisco (a) | — | — | — | — | 6 | 1 | — | 7 | 1 | 17 | 8 | 26 |

(a) Faz parte da rede Paraná-Santa Catharina.

| LOCOMOÇÃO | | | | VIA-PERMANENTE | | | | | | | TOTAL DO PESSOAL | EFFECTIVO DO PESSOAL — Por kilometro | | | | | NUMERO DE ORDEN |
|--------------------|-----------|---------|-------|--------------------|------------------------|-------------|------------------|----------|---------------|-------|------------------|--|---------|-----------|----------------|-------|-----------------|
| Escritorio central | Officinas | Tracção | Total | Escritorio central | Engenheiros residentes | Conductores | Mestres de linha | Feitores | Trabalhadores | Total | | Administração central | Trafego | Locomoção | Via-permanente | Total | |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 99 | | 121 | — | 0,23 | — | 1,06 | |
| — | — | — | 3 | — | — | — | — | — | — | 26 | 45 | — | 0,36 | 0,07 | 0,60 | 1,0 | 35 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 36 |
| — | 44 | 6 | 50 | — | 2 | — | 1 | 12 | 85 | 100 | 172 | 0,09 | 0,19 | 0,62 | 1,25 | 2,1 | 37 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 38 |
| — | 3 | 3 | 6 | — | — | — | — | 1 | 4 | 5 | 14 | — | 0,79 | 1,59 | 1,32 | 3,70 | 39 |
| — | — | 5 | 5 | — | — | — | — | — | 15 | 15 | 32 | 0,07 | 0,36 | 0,17 | 0,51 | 1,14 | 41 |
| 20 | 1.029 | 531 | 1.580 | 19 | — | — | — | — | 1.657 | 1.676 | 5.243 | 0,61 | 13,68 | 11,37 | 12,05 | 37,71 | 42 |
| — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | 196 | 197 | 197 | — | — | — | 0,80 | — | 43 |
| 6 | — | — | 6 | 4 | 1 | — | — | — | 190 | 195 | 326 | 0,17 | 0,33 | 0,02 | 0,78 | 1,30 | 44 |
| 2 | 52 | 52 | 106 | 4 | — | — | — | — | 318 | 322 | 579 | 0,02 | 0,32 | 0,24 | 0,73 | 1,32 | 45 |
| 8 | 445 | 168 | 621 | — | 5 | — | 11 | 85 | 808 | 909 | 2.214 | 0,17 | 0,60 | 0,75 | 1,09 | 2,70 | 46 |
| — | — | — | 357 | — | — | — | — | — | — | 230 | 939 | 0,13 | 0,96 | 1,33 | 1,08 | 3,50 | 47 |
| — | — | — | 59 | — | — | — | — | — | — | 234 | 431 | 0,14 | 0,33 | 0,17 | 0,83 | 1,52 | 48 |
| — | 36 | 10 | 43 | — | — | — | — | — | 81 | 81 | 174 | 0,01 | 0,22 | 0,23 | 0,46 | 0,93 | 49 |
| 5 | 82 | 33 | 125 | 12 | — | — | — | — | 338 | 850 | 1.202 | 0,04 | 0,21 | 0,14 | 0,97 | 1,36 | 50 |
| — | 52 | 12 | 64 | 1 | — | — | — | — | 123 | 124 | 221 | 0,07 | 0,27 | 0,66 | 1,29 | 2,29 | 51 |

PASSAGEIROS

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO | NUMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA | | | NUMERO DE PASSAGEIROS-KILOMETRO | | | |
|-----------------|--|---------------------------------|--|-------------|------------|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| | | | 1ª classe | 2ª classe | Total | 1ª classe | 2ª classe | Total | |
| | | | | | | | | | |
| 1 | Baturité | Kiloms. 371,407 | 83.872 | 114.288 | 198.160 | 4.261.150 | 5.642.850 | 9.901.000 | |
| 2 | Sobral | 239,640 | 16.164 | 18.306 | 31.470 | 1.052.984 | 1.237.761 | 2.290.745 | |
| 3 | Central do Rio Grande do Norte | 83,554 | 7.309 | 10.495 | 17.804 | 241.662 | 345.315 | 536.977 | |
| 4 | Great-Western | Natal a Independencia | 171,197 | 11.339 | 22.316 | 33.6 5 | 813,541 | 1.376.487 | 2.130.036 |
| 5 | | Conde d'Eu | 165,294 | 47.394 | 109.106 | 153.500 | 1.673.943 | 3.053.434 | 4.732.382 |
| 6 | | Recife a S. Francisco | 121,739 | 92.235 | 312.022 | 434.307 | 4.735.497 | 10.027.035 | 14.762.532 |
| 7 | | Central de Pernambuco | 228,939 | 324.314 | 681.968 | 1.006.282 | 5.972.662 | 9.434.917 | 15.437.579 |
| 8 | | Sul de Pernambuco | 193,908 | 32.151 | 186.581 | 218.735 | 1.642.416 | 6.230.000 | 7.902.526 |
| 9 | Central de Alagôas o ramal | 150,000 | 43.822 | 111.853 | 160.630 | 2.248.704 | 4.274.226 | 6.520.930 | |
| 10 | | Paulo Afonso | 115,853 | 639 | 1.232 | 1.901 | 41.773 | 67.255 | 103.033 |
| 11 | | Ribeirão a Cortez | 28,657 | 3.887 | 22.356 | 26.243 | 67.063 | 287.220 | 355.183 |
| 12 | Bahia a S. Francisco | 123,130 | 80.093 | 311.318 | 391.416 | 2.762.233 | 8.029.061 | 10.791.302 | |
| 13 | Alagoinhas a Propriá | 103,870 | 6.049 | 20.182 | 26.231 | 375.043 | 1.212.827 | 1.537.873 | |
| 14 | S. Francisco | 452,310 | 21.039 | 31.535 | 53.621 | 2.654.836 | 2.430.694 | 5.114.580 | |
| 15 | Central da Bahia | 316,660 | 17.509 | 42.814 | 60.353 | 928.632 | 1.557.822 | 2.486.454 | |
| 16 | Central do Brazil { | Linha de suburbios | 1.730,068 | 7.219.524 | 16.372.599 | 23.592.123 | 103.292.860 | 245.533.985 | 353.881.845 |
| | | > de interior | | 1.343.513,5 | 2.479.594 | 3.823.107,5 | 104.133.028 | 113.707.073 | 217.895.106 |
| 17 | Rio do Ouro | 126,353 | — | — | — | — | — | — | |
| 18 | Rêde Sul-Mineira | 973,153 | 54.991,5 | 228.803,5 | 283.795 | 3.404.151 | 11.760.723 | 15.164.874 | |
| 19 | Oeste de Minas | 928,000 | — | — | — | — | — | — | |
| 20 | Goyaz -- Formiga a Bambuhy | 113,176 | 3.705 | 6.703 | 10.411 | 194.659 | 332.939 | 527.538 | |
| 21 | Paraná (a) | 416,332 | 20.300 | 98.509 | 127.809 | 3.235.965 | 7.656.061 | 10.342.026 | |
| 22 | D. Thoreza Christina (a) | 118,096 | 3.565 | 26.021 | 29.586 | 73.934 | 368.917 | 942.901 | |
| 23 | Viação Ferrea do Rio Grande do Sul | 2.081,391 | 461.122 | 161.635 | 626.057 | 27.234.6 7 | 12.933.155 | 40.217.842 | |
| 24 | Madeira-Mamoré | 152,000 | 75 | 1.767 | 1.842 | — | — | — | |

I — DA

II — CONCEDIDAS

| | | | | | | | | | |
|----|---|-----------------------------------|---------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 25 | Alcobaça a Praia da Rainha | 50,910 | — | — | — | — | — | — | |
| 26 | Caxias a Cajazeiras | 78,070 | 3.046 | 2.597 | 5.613 | 164.239 | 155.189 | 299.428 | |
| 27 | Recife a Limoeiro e ramal de Campina Grande | 270,442 | 69.996 | 104.010 | 264.006 | 2.900.614 | 6.713.594 | 9.614.208 | |
| 28 | Victoria a Minas. { | Victoria a Itabira | 377,637 | 8.211 | 25.009 | 33.220 | 431.757 | 1.285.220 | 1.710.977 |
| 29 | | Curralinho a Diamantina | 23,300 | 472 | 2.561 | 3.033 | 11.329 | 60.920 | 72.219 |
| 30 | Leopoldina Rail-way. { | Leopoldina e ramal | 381,425 | 65.952 | 218.353 | 234.303 | 2.435.761 | 5.170.592 | 7.636.353 |
| 31 | | Sumidouro | 93,070 | 4.4 7 | 13.274 | 17.741 | 157.593 | 319.731 | 477.332 |
| 32 | Prolongamento da Barão de Arauama | 51,440 | 1.663 | 5.921 | 7.880 | 47.560 | 110.376 | 166.936 | |

(a) Faz parte da rêde Paraná-Santa Catharina.

TRANSPORTADOS

Quadro n. 12

| PERCURSO MÉDIO DE UM PASSAGEIRO | | | NUMERO MÉDIO DE LOCARES POR TREM DE PASSAGEIROS E MIXTOS | | NUMERO MÉDIO DE LOCARES POR CARRO DE PASSAGEIROS | | TAXA DE UTILIZAÇÃO DOS CARROS DE PASSAGEIROS | PESO | | | NUMERO DE ORDEM |
|---------------------------------|-----------|-------|--|-----------|--|-----------|--|----------------------|----------------------------|-------------------------------|-----------------|
| 1ª classe | 2ª classe | Total | Oferecidos | Occupados | Oferecidos | Occupados | | Passageiro kilometro | Morto dos carros kilometro | Morto de carro por passageiro | |

UNIÃO

| Kiloms. | Kiloms. | Kiloms. | | | | | | | | | | |
|---------|---------|---------|-------|-------|------|------|-------|--------------|-------------|-----|----|--|
| 50,8 | 49,3 | 49,9 | 153,8 | 65,7 | 41,7 | 17,8 | 42,68 | 693.280,0 | 4.456.712 | 0,4 | 1 | |
| 65,1 | 67,6 | 66,4 | 56,5 | 18,8 | 21,6 | 7,3 | 33,77 | 160.352,4 | 2.160.147 | 0,9 | 2 | |
| 33,0 | 32,0 | 32,9 | — | — | — | — | — | 41.088,3 | — | — | 3 | |
| 70,9 | 61,6 | 64,8 | 103,2 | 39,9 | 15,1 | 5,0 | 33,74 | 152.602,5 | 1.529.554 | 0,7 | 4 | |
| 35,3 | 28,0 | 30,2 | 119,6 | 25,5 | 13,6 | 4,0 | 21,32 | 331.266,7 | 6.159.707 | 1,3 | 5 | |
| 51,3 | 29,3 | 33,9 | 223,3 | 68,0 | 21,6 | 7,5 | 30,46 | 1.033.377,2 | 17.718.298 | 1,2 | 6 | |
| 18,4 | 13,9 | 15,3 | 213,2 | 50,1 | 27,7 | 6,5 | 23,49 | 1.080.639,5 | 16.453.731 | 1,1 | 7 | |
| 51,1 | 33,5 | 36,1 | 174,9 | 56,2 | 18,8 | 6,0 | 32,12 | 553.177,5 | 8.221.506 | 1,0 | 8 | |
| 46,1 | 38,2 | 40,6 | 114,6 | 49,5 | 23,2 | 7,9 | 34,24 | 456.465,1 | 4.847.530 | 0,7 | 9 | |
| 62,4 | 51,6 | 57,4 | 56,9 | 8,7 | 22,9 | 3,5 | 15,35 | 7.632,3 | 117.217 | 1,0 | 10 | |
| 17,5 | 12,8 | 13,5 | 99,3 | 21,2 | 22,9 | 4,9 | 21,26 | 24.862,8 | 370.536 | 1,0 | 11 | |
| 31,5 | 25,3 | 27,6 | 167,6 | 51,9 | 40,5 | 12,5 | 30,96 | 755.391,1 | 10.199.926 | 0,9 | 12 | |
| 62,0 | 60,1 | 60,5 | 97,4 | 36,9 | 45,9 | 17,4 | 37,90 | 111.151,1 | 798.409 | 0,5 | 13 | |
| 110,4 | 71,9 | 87,6 | 92,5 | 25,3 | 59,0 | 16,2 | 27,36 | 360.120,6 | 2.850.051 | 0,6 | 14 | |
| 53,0 | 36,4 | 41,2 | 61,5 | 15,5 | 27,9 | 7,0 | 24,24 | 174.051,8 | 2.826.163 | 1,1 | 15 | |
| 15,0 | 15,0 | 15,0 | 464,0 | 253,8 | 32,2 | 17,6 | 51,63 | 24.771.729,1 | 335.612.364 | 2,4 | 16 | |
| 77,5 | 45,8 | 59,6 | 169,7 | 30,2 | 27,8 | 5,0 | 18,06 | 15.252.657,4 | 318.161.927 | 1,4 | 17 | |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 17 | |
| 61,9 | 51,4 | 53,8 | 88,9 | 10,2 | 50,6 | 10,9 | 21,36 | 1.061.541,1 | 14.733.671 | 1,0 | 18 | |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 19 | |
| 52,5 | 40,6 | 50,8 | — | 14,5 | — | 12,3 | — | 36.981,8 | — | — | 20 | |
| 112,1 | 71,6 | 80,9 | 123,6 | 36,3 | 37,7 | 11,1 | 29,35 | 723.941,8 | 9.190.653 | 0,9 | 21 | |
| 20,7 | 33,3 | 31,8 | 30,5 | 15,3 | 65,0 | 12,3 | 19,00 | 66.003,0 | 106.633 | 0,1 | 22 | |
| 59,0 | 78,9 | 61,2 | 106,3 | 27,5 | 37,4 | 9,7 | 25,32 | 2.315.248,9 | 40.494.160 | 1,1 | 23 | |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 24 | |

PELA UNIÃO

| | | | | | | | | | | | |
|------|------|------|-------|------|------|------|-------|-----------|-----------|-----|----|
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 25 |
| 53,4 | 52,0 | 53,3 | 58,2 | 11,0 | 56,5 | 11,6 | 20,43 | 20.959,9 | 253.314 | 0,8 | 26 |
| 41,4 | 34,6 | 36,4 | 157,8 | 45,7 | 21,4 | 6,2 | 28,97 | 672.991,5 | 9.250.961 | 1,0 | 27 |
| 52,9 | 51,3 | 51,7 | — | — | — | — | — | 120.398,3 | — | — | 28 |
| — | — | — | 40,0 | 10,5 | 40,0 | 19,5 | 43,71 | 5.057,4 | 43.931 | 0,6 | 29 |
| 37,4 | 23,7 | 26,9 | — | 16,3 | — | — | — | 531.511,7 | — | — | 30 |
| 35,1 | 24,1 | 26,9 | 56,2 | 7,0 | 21,8 | 3,1 | 12,50 | 33.413,2 | — | — | 31 |
| 24,2 | 20,2 | 21,2 | 51,4 | 4,4 | 50,0 | 4,∞ | 8,58 | 11.685,5 | 397.276 | 2,4 | 32 |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFFEGO | NUMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA | | | NUMERO DE PASSAGEIROS-KILOMETRO | | | |
|-----------------|---------------------------------|---|--|-----------|-----------|------------------------------------|--------------|--------------|------------|
| | | | 1ª classe | 2ª classe | Total | 1ª classe | 2ª classe | Total | |
| 33 | Leopoldina Rail- way. | Kiloms. 233,000 | 19.501 | 47.291 | 66.882 | 986.696 | 1.520.155 | 2.506.851 | |
| 34 | | Carangola e ramaes | 93,230 | 8.704 | 19.463 | 28.262 | 340.506 | 607.063 | 1.037.530 |
| 35 | | Santo Eduardo a Itapemirim . . | 43,512 | 239 | 2.914 | 3.153 | 7.488 | 94.880 | 102.398 |
| 36 | | Central de Macahé | 48,936 | 444.734 | 1.336.103 | 1.750.837 | 3.313.424 | 10.677.734 | 13.991.158 |
| 37 | | Norte | | | | | | | |
| 38 | | Sul do Espirito Santo | 119,517 | 7.908 | 12.112 | 20.020 | 581.531 | 729.810 | 1.311.341 |
| 39 | Caravelas e ramal do Alegre . . | 71,482 | 5.227 | 9.435 | 14.652 | 192.510 | 349.683 | 542.205 | |
| 40 | Corcovado | 3,824 | 47.919 | — | 47.919 | 149.479 | — | 149.479 | |
| 41 | Bocaina a Rezende | 38,810 | 1.795 | 8.927 | 10.722 | — | — | — | |
| 42 | Bananal | 28,000 | 825,5 | 3.052,5 | 3.878 | — | — | — | |
| 43 | Santos a Jundiaby | 139,000 | 468.808 | 1.319.459 | 1.788.382 | 23.426.634 | 13.113.631 | 66.570.265 | |
| 44 | Sorocabana e Ituana | Capão Bonito a Salto Grande . . | 217,600 | 16.709 | 107.653 | 124.362 | 1.224.663 | 5.781.474 | 7.006.137 |
| 45 | | Tatuhy a Itararé | 250,007 | 16.455 | 65.490 | 81.945 | 1.537.669 | 4.341.919 | 5.879.588 |
| 46 | Noroeste do Brazil | 402,000 | 1.840,5 | 26.292,5 | 28.133 | 171.364 | 2.780.600 | 2.951.964 | |
| 47 | Rio Claro | 830,438 | 125.910 | 401.879,5 | 617.689,5 | 8.559.631,5 | 25.773.649,5 | 31.333.281,0 | |
| 48 | Mogyana | Ribeirão Preto a Jaguara e ramal de Caldas | 268,362 | 79.914 | 230.822 | 369.733 | 4.774.722 | 7.776.361 | 12.551.083 |
| 49 | | Jaguara a Araguay | 281,101 | 15.728 | 52.143 | 67.871 | 1.563.644 | 3.495.852 | 5.059.496 |
| 50 | Quarahim a Itaquy | 175,507 | 7.883 | 8.277,5 | 16.090,5 | 523.513 | 453.971 | 960.489 | |
| 51 | S. Paulo — Rio Grande. | Itararé a Uruguay (a) | 729,264 | 15.696 | 63.466 | 79.162 | 2.278.007 | 3.404.230 | 5.682.377 |
| | | Linha de S. Francisco (a) . . . | 96,156 | 2.023 | 21.307 | 23.330 | 92.736 | 826.562 | 919.298 |

(a) Faz parte da rede Paraná-Santa Catharina.

| PERCURSO MÉDIO DE UM PASSAGEIRO | | | NUMERO MÉDIO DE LOGARES POR TREM DE PASSAGEIROS E MIXTOS | | NUMERO MÉDIO DE LOGARES P. R. CARRO DE PASSAGEIROS | | TAXA DE UTILIZAÇÃO DOS CARROS DE PASSAGEIROS | PESO | | | NUMERO DE ORDEM |
|---------------------------------|--------------|--------------|--|-----------|--|-----------|--|------------------------|------------------------------|-------------------------------|-----------------|
| 1ª classe | 2ª classe | Total | Oferecidos | Occupados | Oferecidos | Occupados | | Passageiro — kilometro | Morto dos carros — kilometro | Morto de carro por passageiro | |
| Kiloms. 50,4 | Kiloms. 32,1 | Kiloms. 37,5 | 64,3 | 12,6 | 46,6 | 9,2 | 19,65 | 175.479,6 | 2.319.132 | 0,9 | 33 |
| 33,7 | 35,8 | 36,7 | 91,3 | 13,7 | 42,9 | 6,1 | 14,93 | 72.629,8 | 1.307.411 | 1,3 | 34 |
| 31,3 | 32,6 | 32,5 | 51,1 | 7,3 | 51,0 | 7,3 | 14,37 | 7.165,8 | 154.369 | 1,5 | 35 |
| 7,9 | 7,9 | 7,0 | — | — | — | — | — | 979.331,0 | — | — | 36 |
| 49,0 | 39,2 | 47,1 | — | — | — | — | — | 720.019,3 | — | — | 37 |
| 73,5 | 60,3 | 65,6 | 102,7 | 25,6 | 49,0 | 12,3 | 25,08 | 91.793,9 | — | — | 38 |
| 31,8 | 37,1 | 37,0 | 51,5 | 16,9 | 46,9 | 15,4 | 32,75 | — | — | — | 39 |
| 3,1 | — | 3,1 | — | — | — | — | — | — | — | — | 40 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 41 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 42 |
| 50,0 | 32,7 | 37,2 | 616,5 | 101,5 | 50,7 | 7,9 | 15,70 | 4.659.918,5 | 172.403.675 | 2,5 | 43 |
| 73,2 | 53,7 | 56,3 | 86,2 | 29,8 | 33,0 | 11,4 | 34,54 | 490.429,5 | 6.70.426 | 0,9 | 44 |
| 93,4 | 66,2 | 71,7 | 47,0 | 19,3 | 32,1 | 12,4 | 39,32 | 411.571,1 | 5.123.052 | 0,8 | 45 |
| 93,1 | 105,7 | 104,9 | 180,0 | 24,6 | 63,3 | 9,1 | 11,37 | 206.637,4 | 4.237.643 | 1,4 | 46 |
| 68,0 | 52,4 | 55,6 | — | 42,6 | — | 6,9 | — | 2.403.329,7 | — | — | 47 |
| 59,7 | 26,3 | 33,9 | 91,4 | 26,7 | 42,0 | 12,3 | 29,17 | 673.575,8 | 9.42.783 | 0,8 | 48 |
| 99,4 | 67,0 | 74,5 | 79,1 | 21,3 | 41,8 | 11,2 | 26,91 | 154.164,7 | 4.140.373 | 0,8 | 49 |
| 63,4 | 55,7 | 60,9 | — | 17,3 | — | 9,1 | — | — | — | — | 50 |
| 143,2 | 132,4 | 134,6 | 90,3 | 32,2 | 19,6 | 7,0 | 35,48 | 745.666,4 | 7.647.235 | 0,7 | 51 |
| 45,8 | 38,8 | 39,4 | 40,9 | 25,6 | 19,6 | 12,2 | 62,41 | 61.350,9 | 374.605 | 0,4 | |

BAGAGENS, ENCOM

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | BAGAGENS E ENCOMENDAS TRANSPORTADAS A QUALQUER DISTANCIA | ANIMAES TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA | | | | | | REFERIDOS | | |
|-----------------|-------------------------|--|--|------|------------------------|------|-------------------------|------|-------------------------|------------|--|
| | | | de montaria | | bois, vacas e vitellas | | carneiros, porcos, etc. | | Numero total de cabeças | Peso total | Bagagens e encomendas — Tonela das kilometro |
| | | | Numero | Peso | Numero | Peso | Numero | Peso | | | |

I — DA

| | | Tons. | | Tons. | | Tons. | | Tons. | | Tons. | | |
|----|--|--------------------------------------|---------|---------|--------|----------|---------|---------|---------|----------|------------|---------|
| 1 | Baturité | 1.611,2 | 2.019 | 614,7 | 1.693 | 677,2 | 5.889 | 588,9 | 9.631 | 1.880,8 | 123.440 | |
| 2 | Sobral | 365,3 | 3.813 | 1.143,9 | 32.255 | 12.902,0 | 9.306 | 980,6 | 45.874 | 15.026,5 | 35.638 | |
| 3 | Central do Rio Grande do Norte | 159,0 | 28 | 8,4 | 18 | 7,2 | 55 | 5,5 | 101 | 21,1 | 6.176 | |
| 4 | Great Western. | Natal a Independencia | 576,0 | 719 | 215,7 | 557 | 222,8 | 1.308 | 130,8 | 2.584 | 589,3 | 51.417 |
| 5 | | Conde d'Eu | 2.317,0 | 970 | 291,0 | 981 | 332,4 | 1.461 | 146,4 | 3.415 | 829,8 | 102.645 |
| 6 | | Recife a S. Francisco | 3.465,0 | 3.289 | 936,7 | 2.887 | 1.454,8 | 6.278 | 627,8 | 12.451 | 2.769,3 | 232.265 |
| 7 | | Central de Pernambuco | 3.667,0 | 2.415 | 724,5 | 4.970 | 1.988,0 | 3.931 | 399,1 | 11.376 | 3.111,6 | 222.790 |
| 8 | | Sul de Pernambuco | 1.437,0 | 1.480 | 444,0 | 2.849 | 1.133,6 | 4.354 | 435,4 | 8.683 | 2.019,0 | 105.179 |
| 9 | | Central de Alagoas e ramal | 2.042,0 | 1.238 | 371,4 | 1.203 | 481,2 | 7.234 | 723,4 | 9.675 | 1.576,0 | 102.709 |
| 10 | Paulo Afonso | 12,0 | 63 | 13,9 | 56 | 22,4 | 80 | 8,0 | 199 | 49,3 | 758 | |
| 11 | Ribeirão a Cortez | 223,0 | 162 | 48,6 | 39 | 15,6 | 194 | 19,4 | 305 | 83,6 | 4.284 | |
| 12 | Bahia a S. Francisco | 904,8 | 3.210 | 963,0 | 4.607 | 1.812,8 | 5.572 | 557,2 | 13.389 | 3.363,0 | 40.226 | |
| 13 | Alagoinhas a Propriá | 76,3 | 591 | 178,2 | 1.418 | 459,2 | 8.213 | 821,3 | 9.955 | 1.438,7 | 4.260 | |
| 14 | S. Francisco | 228,6 | 735 | 220,5 | 7.157 | 2.862,8 | 4.174 | 417,4 | 12.066 | 3.500,7 | 41.734 | |
| 15 | Central da Bahia | 1.307,0 | 803 | 240,9 | 615 | 246,0 | 880 | 88,0 | 2.298 | 574,9 | 80.026 | |
| 16 | Central do Brazil | 98.108,0 | — | — | — | — | — | — | 371.125 | — | 12.491.163 | |
| 17 | Rio do Ouro | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 18 | Rêde Sul-Mineira | 4.110,0 | 353 | 107,4 | 99.844 | 39.937,6 | 40.593 | 4.089,8 | 141.100 | 44.131,8 | 365.293 | |
| 19 | Oeste de Minas | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 20 | Goyaz — Formiga a Bambuhy | 327,2 | 34 | 10,2 | 69 | 27,6 | 2.472 | 247,2 | 2.575 | 285,0 | 24.109 | |
| 21 | Paraná (a) | 1.337,5 | 845 | 253,5 | 2.376 | 950,4 | 918 | 94,8 | 4.169 | 1.298,7 | 158.504 | |
| 22 | D. Thereza Christina (a) | 504,2 | 561 | 138,0 | 762 | 304,0 | 118 | 11,0 | 1.441 | 353,0 | 16.934 | |
| 23 | Viação Ferreira do Rio Grande do Sul | 6.733,5 | 6.547 | 1.964,1 | 89.486 | 35.794,4 | 31.500 | 3.450,0 | 130.533 | 41.208,5 | 199.985 | |
| 24 | Madeira-Mamoré | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |

II — CONCEDIDAS

| | | | | | | | | | | | | |
|----|---|-----------------------------------|-------|-------|------|-------|--------|---------|--------|---------|---------|--------|
| 25 | Alcobaça á Praia da Rainha | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 26 | Caxias a Cojazeiras | 112,3 | 3 | 0,9 | 3 | 1,2 | 114 | 11,4 | 120 | 13,5 | 7.700 | |
| 27 | Recife a Limoeiro e ramal de Campina Grande | 2.839,0 | 2.202 | 660,6 | 812 | 321,8 | 18.056 | 1.805,6 | 21.070 | 2.791,0 | 209.970 | |
| 28 | Victoria a Minas. | Victoria a Itabira | 237,1 | 69 | 20,7 | 102 | 40,8 | 879 | 87,9 | 1.050 | 149,4 | 15.062 |
| 29 | | Currilinho a Diamantina | 15,1 | — | — | — | — | 19 | 1,9 | 19 | 1,9 | 199 |

(a) Faz parte da rêde Paraná - Santa Catharina.

(b) Incluído em mercadorias.

MENDAS E ANIMAES

Quadro n. 13

| A UM KILOMETRO | | REFERIDOS Á EXTENSÃO MÉDIA | | | PERCURSO MÉDIO | | | NUMERO MÉDIO DE TONELADAS DE BAGAGENS E ENCOMENDAS POR VAGÃO | NUMERO MÉDIO DE ANIMAES POR VAGÃO DE ANIMAES | NUMERO MÉDIO DE TONELADAS DE ANIMAES POR VAGÃO DE ANIMAES | PESO-MORTO DOS CARROS-KILOMETRO | | NUMERO DE ORDEM |
|-----------------------------|-------------------------------|----------------------------|-------------------|---------------------|--|--------------|----------------------------|--|--|---|--|----------------------------------|-----------------|
| Animaes — Cabeças-kilometro | Animaes — Toneladas-kilometro | Bagagens e encomendas | Animaes — Cabeças | Animaes — Toneladas | De uma tonelada de bagagens e encomendas | De um animal | De uma tonelada de animaes | | | | De bagagens e encomendas — Toneladas-kilometro | De animaes — Toneladas-kilometro | |

UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | | |
|------------|------------|---------|----------|----------|-------|-------|-------|-----|------|-----|------------|------------|----|
| 1.051.208 | 205.195 | 332,3 | 2.830,3 | 552,4 | 76,6 | 109,1 | 109,1 | 0,8 | 7,2 | 1,4 | 985.023 | 808.024 | 1 |
| 6.613.031 | 2.166.039 | 118,7 | 27.595,8 | 9.038,0 | 97,6 | 144,1 | 144,1 | 0,5 | 6,0 | 1,9 | 314.266 | 4.932.639 | 2 |
| 4.046 | — | 73,5 | 48,1 | — | 38,8 | 40,0 | — | — | — | — | — | — | 3 |
| 174.513 | 36.813 | 317,8 | 1.016,5 | 215,0 | 94,4 | 67,3 | 64,7 | 0,9 | 3,2 | 0,7 | 224.480 | 314.304 | 4 |
| 150.638 | 36.079 | 620,9 | 907,7 | 218,2 | 44,3 | 43,9 | 43,5 | 0,4 | 0,4 | 0,1 | 1.221.039 | 876.521 | 5 |
| 867.453 | 181.853 | 1.862,0 | 6.954,2 | 1.449,8 | 67,0 | 69,6 | 65,3 | 0,4 | 1,0 | 0,4 | 4.276.176 | 1.428.302 | 6 |
| 914.166 | 236.915 | 972,9 | 3.992,1 | 1.165,6 | 60,7 | 80,4 | 85,8 | 0,3 | 1,8 | 0,5 | 3.392.010 | 2.239.147 | 7 |
| 880.909 | 203.339 | 542,4 | 4.542,9 | 1.048,6 | 70,7 | 101,4 | 100,7 | 0,3 | 2,8 | 0,6 | 2.522.952 | 1.094.348 | 8 |
| 634.877 | 100.873 | 684,7 | 4.432,5 | 672,0 | 50,0 | 69,0 | 61,0 | 0,3 | 2,6 | 0,4 | 1.733.318 | 753.432 | 9 |
| 12.293 | 3.103 | 6,5 | 106,1 | 26,8 | 63,1 | 61,8 | 63,3 | 0,1 | 0,9 | 0,2 | 39.358 | 89.312 | 10 |
| 7.905 | 1.666 | 191,5 | 278,9 | 58,1 | 19,2 | 20,2 | 19,8 | 0,1 | 0,2 | 0,1 | 177.043 | 143.750 | 11 |
| 894.637 | 237.600 | 390,7 | 7.265,7 | 1.929,6 | 54,4 | 66,8 | 70,6 | 0,1 | 1,7 | 0,4 | 2.432.583 | 2.800.723 | 12 |
| 700.230 | 92.401 | 42,7 | 7.109,0 | 926,3 | 55,8 | 71,2 | 63,3 | 0,1 | 8,7 | 1,1 | 381.588 | 381.924 | 13 |
| 3.755.920 | 1.324.530 | 92,2 | 8.303,8 | 2.928,3 | 182,4 | 311,2 | 378,3 | 0,2 | 6,3 | 2,2 | 1.488.595 | 3.543.126 | 14 |
| 205.626 | 54.664 | 252,7 | 649,3 | 172,6 | 61,2 | 89,8 | 94,1 | 0,2 | 0,9 | 0,2 | 1.817.302 | 705.006 | 15 |
| 90.838.676 | 28.433.017 | 6.981,9 | 50.776,2 | 15.398,8 | 127,3 | 245,0 | — | 0,7 | 5,3 | 1,7 | — | — | 16 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 17 |
| 36.633.930 | 11.439.816 | 375,4 | 37.644,5 | 11.755,4 | 90,3 | 259,6 | 259,2 | 1,6 | 11,2 | 3,5 | 1.353.970 | 22.991.308 | 18 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 19 |
| 143.203 | 15.694 | 213,3 | 1.267,3 | 138,8 | 73,6 | 55,6 | 55,0 | 0,7 | 8,6 | 0,9 | 206.328 | 98.736 | 20 |
| 450.036 | 148.834 | 380,1 | 1.100,8 | 356,9 | 118,5 | 110,1 | 114,6 | 0,2 | 4,1 | 1,3 | 3.266.577 | 401.436 | 21 |
| 45.678 | 12.150 | 143,0 | 336,1 | 102,0 | 33,5 | 31,6 | 34,4 | 0,1 | 0,5 | 0,1 | 438.277 | 293.919 | 22 |
| 26.081.181 | 8.878.844 | 480,5 | 12.506,6 | 4.265,8 | 148,5 | 199,8 | 230,8 | 0,6 | 7,3 | 2,5 | 15.347.717 | 33.713.699 | 23 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 24 |

PELA UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|---------|-------|---------|-------|------|------|------|-----|-----|-----|-----------|-----------|----|
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 25 |
| 6.331 | 712 | 98,7 | 81,5 | 90,1 | 68,5 | 58,0 | 62,4 | — | — | — | (b) | (b) | 26 |
| 1.503.947 | 101.081 | 806,0 | 5.733,7 | 733,5 | 73,9 | 71,3 | 68,4 | 0,5 | 3,2 | 0,4 | 2.297.704 | 1.396.811 | 27 |
| 101.106 | 11.372 | 31,9 | 268,2 | 38,1 | 58,6 | 96,2 | 96,2 | 0,1 | 3,5 | 0,5 | — | — | 28 |
| 469 | 47 | 8,2 | 19,7 | 1,8 | 13,2 | 24,6 | 24,6 | — | — | — | (b) | (b) | 29 |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | BAGAGENS E ENCOM- MENDAS TRAN- SPORTADAS À QUALQUER DISTANCIA | ANIMAES TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA | | | | | | REFERIDOS | | |
|-----------------|--|---|--|-------|------------------------|----------|-------------------------|---------|----------------------------------|------------|---|
| | | | de montaria | | bois, vacas e vitellas | | carneiros, porcos, etc. | | Numero total de cabeças | Peso total | Bagagens e encomendas — Toneladas- Lilometro |
| | | | Numero | Peso | Numero | Peso | Numero | Peso | | | |
| 30 | Leopoldina e ramal | 4.757,0 | — | — | — | — | — | 11.820 | 1.556,6 | 381.206 | |
| 31 | Sumidouro | 607,0 | 12 | 3,6 | 21 | 6,4 | 211 | 24,1 | 31,1 | 33.936 | |
| 32 | Prolongamento da Barão de Araruaa | 781,9 | 17 | 5,1 | 18 | 7,2 | 32 | 6,2 | 97 | 18,5 | 30.476 |
| 33 | Carangola e ramaes | 1.092,6 | 208 | 62,4 | 41 | 16,4 | 3.419 | 314,9 | 3.698 | 423,7 | 72.898 |
| 34 | Loopoldina Railway. Santo Eduardo ao Itapemirim | 346,1 | 57 | 17,1 | 3 | 1,2 | 181 | 18,1 | 241 | 36,4 | 15.126 |
| 35 | Central de Macahé | 104,8 | — | — | 15 | 6,0 | 66 | 6,6 | 81 | 12,6 | 4.231 |
| 36 | Norte: Praia Formosa a Entroncamento | 6.491,2 | 313 | 93,9 | 1.451 | 580,4 | 157 | 15,9 | 1.923 | 690,2 | 195.503 |
| 37 | Sul do Espirito Santo | 190,0 | 84 | 25,2 | 1 | 0,4 | 4 | 0,4 | 89 | 23,0 | 17.510 |
| 38 | Caravellas e ramal do Alegre | 186,0 | 291 | 87,3 | 20 | 8,0 | 212 | 21,2 | 523 | 116,5 | 7.574 |
| 39 | Corcovado | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 40 | Rezende a Bocaina | 123,7 | — | — | — | — | — | 265 | — | — | — |
| 41 | Bananal | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 42 | Santos a Jundiaby | 25.111,0 | — | — | — | — | — | 44.959 | 4.495,9 | 1.510.497 | |
| 43 | Sorocabana e Ituaana { Capão Bonito ao Salto Grande | 738,8 | 1.219 | 374,7 | — | — | 43.524 | 4.352,4 | 44.773 | 4.727,1 | 61.627 |
| 44 | { Ramal de Itararé | 835,3 | — | — | 1.210 | 434,0 | 43.331 | 4.333,1 | 44.571 | 4.820,1 | 73.125 |
| 45 | Noroeste do Brazil—Baurá a Itapura | 183,5 | 312 | 93,6 | 207 | 81,8 | 854 | 85,4 | 1.373 | 231,8 | 21.227 |
| 46 | Rio Claro | 5.268,0 | — | — | 31.158 | 12.463,2 | — | — | 31.158 | 12.463,2 | 431.934 |
| 47 | Mogyana { Ribeirão Preto a Jaguara e ramal de Caldas | 2.962,0 | 1.637 | 491,1 | 26.466 | 10.536,4 | 16.109 | 1.610,9 | 41.212 | 12.683,4 | 130.406 |
| 48 | { Jaguara a Araguay | 926,0 | 746 | 223,8 | 17.305 | 6.922,0 | 8.554 | 855,4 | 25.605 | 8.001,2 | 86.737 |
| 49 | Quarahim a Itaquy | 200,8 | 279 | 83,7 | 10.148 | 4.059,2 | 3.477 | 283,8 | 13.904 | 4.426,7 | 12.421 |
| 50 | S. Paulo — Rio Grande. { Itararé a Uruguay (a) | 639,6 | 283 | 81,9 | 171 | 68,4 | 14.963 | 1.496,3 | 15.417 | 1.649,6 | 32.202 |
| 51 | { Linha do S. Francisco (a) | 110,3 | — | — | — | — | 100 | 19,0 | 100 | 19,0 | 4.772 |

(a) Faz parte da rede Paraná - Santa Catharina.
 (b) Incluído em mercadorias.

| A UM KILOMETRO | | REFERIDOS Á EXTENSÃO MÉDIA | | | PERCURSO MÉDIO | | | NUMERO MÉDIO DE TONELADAS DE BAGAGENS E ENCOMENDAS POR VAGÃO | NUMERO MÉDIO DE ANIMAES POR VAGÃO DE ANIMAES | NUMERO MÉDIO DE TONELADAS DE ANIMAES POR VAGÃO DE ANIMAES | PESO MORTO DOS CARROS-KILOMETRO | | NUMERO DE ORDEN |
|-------------------|-------------------------------|----------------------------|-------------------|---------------------|--|--------------|----------------------------|--|--|---|--|----------------------------------|-----------------|
| Cabeças-kilometro | Animaes - Toneladas-kilometro | Bagagens e encomendas | Animaes - Cabeças | Animaes - Toneladas | De uma tonelada de bagagens e encomendas | De um animal | De uma tonelada de animaes | | | | De bagagens e encomendas - Toneladas-kilometro | De animaes - Toneladas-kilometro | |
| | | | | | Kiloms. | Kiloms. | Kiloms. | | | | | | |
| 1.312.892 | — | 1.000,5 | 3.444,6 | — | 80,1 | 111,0 | — | — | — | — | — | — | 30 |
| 8.142 | 1.023 | 365,4 | 87,5 | 11,0 | 55,9 | 33,3 | 33,0 | 0,1 | — | — | — | — | 31 |
| 2.294 | 492 | 592,4 | 44,6 | 9,5 | 58,9 | 23,6 | 26,5 | — | — | — | 208.109 | 199.901 | 32 |
| 204.629 | 23.013 | 326,8 | 917,6 | 103,2 | 66,7 | 55,3 | 54,3 | 0,5 | 1,8 | 0,2 | 1.210.527 | 621.676 | 33 |
| 6.629 | 1.193 | 162,2 | 71,1 | 12,7 | 43,7 | 27,5 | 32,7 | 0,2 | 0,1 | — | 631.858 | 347.512 | 34 |
| 2.510 | 435 | 97,2 | 53,4 | 9,9 | 40,3 | 31,3 | 34,5 | — | — | — | 112.383 | 630 | 35 |
| 31.815 | 12.492 | 3.989,8 | 710,5 | 251,9 | 30,1 | 18,1 | 18,1 | 0,6 | 0,9 | 0,3 | — | — | 36 |
| 8.964 | 2.653 | 146,5 | 75,0 | 22,2 | 83,0 | 100,7 | 102,0 | 1,3 | 3,5 | 1,0 | — | — | 37 |
| 19.079 | 4.203 | 109,6 | 272,4 | 60,0 | 41,7 | 36,5 | 36,2 | 0,2 | 0,5 | 0,1 | — | — | 38 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 39 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 40 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 41 |
| 2.612.433 | 261.243 | 11.226,5 | 18.794,5 | 1.879,4 | 62,1 | 58,1 | 58,1 | — | — | — | (b) | (b) | 42 |
| 5.785.434 | 613.205 | 282,6 | 26.538,6 | 2.812,8 | 80,1 | 129,2 | 129,7 | 0,3 | 19,4 | 2,0 | 1.695.360 | 9.285.720 | 43 |
| 7.627.925 | 823.392 | 304,5 | 30.491,7 | 3.183,2 | 91,1 | 171,0 | 182,3 | 0,3 | 23,9 | 2,8 | 2.794.750 | 2.146.362 | 44 |
| 125.321 | 23.811 | 52,8 | 311,7 | 59,2 | 115,6 | 91,2 | 90,9 | 0,2 | 3,4 | 0 | 1.232.251 | 269.227 | 45 |
| 6.473.086 | 2.539.234 | 580,4 | 7.794,7 | 1.918,6 | 91,5 | 207,7 | 207,7 | 0,3 | — | 2,2 | — | — | 46 |
| 2.512.343 | 760.354 | 673,1 | 10.493,8 | 2.837,1 | 60,9 | 63,6 | 59,9 | 0,3 | 9,7 | 2,6 | 4.403.106 | 2.763.898 | 47 |
| 1.833.699 | 315.477 | 308,6 | 6.525,6 | 1.122,4 | 93,6 | 63,9 | 33,4 | 0,3 | 13,5 | 2,3 | 2.121.082 | 1.291.536 | 48 |
| 1.792.073 | 664.688 | 70,7 | 10.211,4 | 3.787,4 | 61,8 | 103,8 | 150,1 | 0,3 | 5,2 | 2,0 | 367.537 | 2.530.555 | 49 |
| 2.044.284 | 222.076 | 112,7 | 2.803,3 | 304,5 | 122,7 | 132,5 | 131,6 | 0,1 | 7,6 | 0,8 | 2.633.976 | 1.073.256 | 50 |
| 9.163 | 916 | 49,6 | 03,3 | 9,5 | 43,2 | 48,2 | 48,2 | 0,7 | — | 0,1 | 27.332 | — | 51 |

DETALHE DO MOVIMENTO DE

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | PASSAGEIROS TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA | | | | | PASSAGEIROS TRANSPORTADOS A UM | | | | |
|-----------------|------------------------------------|--|--------------------|---------------------|---|--------------|--------------------------------|--------------------|---------------------|---|---|
| | | Pagando | Por conta | | Gratis, em serviço, da colonização e outros | Total | Pagando | Por conta | | Gratis, em serviço, da colonização e outros | |
| | | | Do Governo Federal | Do Governo Estadual | | | | Do Governo Federal | Do Governo Estadual | | |
| 1 | Baturité. | 198.160 | — | — | — | 198.160 | 9.904.000 | — | — | — | |
| 2 | Sobral. | 34.470 | — | — | — | 34.470 | 2.290.745 | — | — | — | |
| 3 | Central do Rio Grande do Norte . | 17.804 | — | — | — | 17.804 | 56.977 | — | — | — | |
| 4 | Great-Western | Natal & Independencia. | 32.699,5 | 229 | 726,5 | — | 33.655 | 2.074.226 | 30.555 | 75.255 | — |
| 5 | | Cendo d'Eu. | 150.702,5 | 2.116 | 3.681,5 | — | 156.500 | 4.458.656 | 85.813 | 187.833 | — |
| 6 | | Recife a S. Francisco | 433.270,5 | 813 | 223,5 | — | 434.307 | 14.674.703 | 63.580 | 27.243 | — |
| 7 | | Central de Pernambuco | 1.005.864 | 404 | 11 | — | 1.006.282 | 15.395.362 | 39.011 | 3.206 | — |
| 8 | | Sul de Pernambuco | 217.915,5 | 402 | 417,5 | — | 218.735 | 7.819.491 | 37.440 | 45.605 | — |
| 9 | | Central de Alagoas e ramal. | 159.135 | 180,5 | 1.337,5 | — | 160.680 | 6.413.179 | 14.005 | 93.656 | — |
| 10 | Paulo Afonso. | 1.889 | — | 12 | — | 1.901 | 109.023 | — | — | — | |
| 11 | Ribeirão a Cortez. | 26.218 | 25 | — | — | 26.243 | 251.445 | 738 | — | — | |
| 12 | Bahia a S. Francisco. | 334.063 | 301 | 5.940 | 1.107 | 391.416 | 10.275.416 | 13.023 | 474.185 | 23.618 | |
| 13 | Aracajás a Propriá. | 25.177 | 22 | 531 | 411 | 26.231 | 1.517.729 | 6.826 | 55.159 | 8.159 | |
| 14 | S. Francisco. | 56.054 | 44 | 1.690 | 836 | 58.624 | 4.620.759 | 11.563 | 459.874 | 52.388 | |
| 15 | Central da Bahia | 57.336 | 63 | 2.252 | 60. | 60.333 | 2.201.446 | 2.910 | 209.303 | 72.793 | |
| 16 | Central do Brazil | 26.142.320,5 | 656.191,5 | 43.745,5 | 602.964 | 27.415.230,5 | 520.034.900 | 13.908.558 | 8.566.278 | 24.207.225 | |
| 17 | Rio do Ouro. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 18 | Rêde Sul-Mineira. | 275.931 | 957 | 6.912 | 2.341 | 286.201 | 11.057.340 | 113.553 | 993.931 | 212.220 | |
| 19 | Oêsto de Minas. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 20 | Goyaz. Formiga a Bambuby. | 9.082 | 10 | — | 990 | 10.411 | 431.933 | 681 | 16.295 | 78.779 | |
| 21 | Paraná (a). | 113.159 | 4.115 | 6.856 | 2.679 | 127.809 | 8.130.908 | 649.039 | 962.315 | 599.764 | |
| 22 | D. Thereza Christina (a). | 29.576 | 10 | — | — | 29.586 | 942.571 | 320 | — | — | |
| 23 | Viação Ferrea do Rio Grande do Sul | 626.057 | 13.029 | 4.451 | — | 613.537 | 40.217.812 | 4.753.523 | 786.690 | 95.267 | |
| 24 | Madeira - Mamoré | — | — | — | 577 | 577 | — | — | — | — | |

I - DA

II - CONCEDIDAS

| | | | | | | | | | | | |
|----|--|---|---------|---------|-----|---------|-----------|-----------|---------|--------|--------|
| 25 | Alcobaça & Praia da Rainha. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 26 | Caxias a Cajazeiras | 5.472 | 102 | 39 | — | 5.613 | 288.430 | 7.956 | 3.042 | — | |
| 27 | Recife a Limoeiro o ramal de Campina Grande. | 263.428 | 1.948,5 | 1.629,5 | — | 264.006 | 9.339.083 | 122.316 | 152.801 | — | |
| 28 | Victoria a Minas | Victoria & Itabira | 33.220 | — | — | — | 33.220 | 1.719.977 | — | — | — |
| 29 | | Currallinho & Diamantina | 2.265 | — | 108 | 660 | 3.033 | 54.650 | — | 2.484 | 15.117 |
| 30 | Leopoldina e ramal. | 281.308 | — | — | — | 281.308 | 7.636.353 | — | — | — | |
| 31 | Leopoldina Railway. | Sumidouro. | 17.744 | 36 | 365 | — | 18.145 | 477.332 | 1.471 | 11.813 | — |
| 32 | | Prolongamento da Barão do Araruama. | 7.528 | 115 | 246 | — | 7.889 | 151.953 | 3.311 | 8.673 | — |

(a) Faz parte da rêde Paraná - Santa Catharina.

PASSAGEIROS, ANIMAES E TELEGRAMMAS

Quadro n. 14

| KILOMETRO | ANIMAES TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA | | | | | ANIMAES - KILOMETRO | | | | | TELEGRAMMAS | | NUMERO DE ORDEN |
|-----------|--|--------------------|---------------------|-------|-------|---------------------|---|--------------------|-------|-------|---------------------|---|-----------------|
| | Pagando | Por conta | | Total | Total | Pagando | Por conta | | Total | Total | Total geral | | |
| | | Do Governo Federal | Do Governo Estadual | | | | Gratis, em serviço, da colonização e outros | Do Governo Federal | | | Do Governo Estadual | Gratis, em serviço, da colonização e outros | |

UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | | |
|-------------|---------|-------|----|-----|---------|------------|---------|--------|---------|------------|-----------|------------|----|
| 9.901.00 | 9.631 | — | — | — | 9.631 | 1.051.208 | — | — | — | 1.051.208 | 37.497 | 494.648 | 1 |
| 2.290.715 | 45.874 | — | — | — | 45.874 | 6.613.031 | — | — | — | 6.613.031 | 27.304 | 326.063 | 2 |
| 5 6.977 | 101 | — | — | — | 101 | 4.046 | — | — | — | 4.046 | — | — | 3 |
| 2.180.00 | 2.568 | 1 | 15 | — | 2.584 | 174.031 | 5 | 507 | — | 174.538 | 7.315 | 70.684 | 4 |
| 4.732.882 | 3.381 | 3 | 31 | — | 3.415 | 159.050 | 45 | 543 | — | 159.593 | 11.138 | 116.435 | 5 |
| 14.762.53 | 12.447 | 7 | — | — | 12.454 | 867.314 | 14 | — | — | 867.458 | 18.601 | 189.600 | 6 |
| 15.487.59 | 11.37 | 1 | — | — | 11.376 | 914.143 | 2 | — | — | 914.166 | 17.035 | 170.733 | 7 |
| 7.902.536 | 8.682 | 1 | — | — | 8.683 | 880.894 | 15 | — | — | 880.909 | 13.066 | 130.035 | 8 |
| 6.529.930 | 9.674 | 1 | — | — | 9.675 | 664.851 | 26 | — | — | 664.877 | 7.339 | 70.104 | 9 |
| 109.033 | 199 | — | — | — | 199 | 12.296 | — | — | — | 12.296 | 2.425 | 49.906 | 10 |
| 357.183 | 395 | — | — | — | 395 | 7.995 | — | — | — | 7.995 | 1.519 | 13.328 | 11 |
| 10.791.30 | 13.38 | — | 4 | — | 13.389 | 891.266 | — | 371 | — | 891.637 | 23.791 | 326.241 | 12 |
| 1.587.873 | 9.934 | 7 | 14 | — | 9.955 | 707.677 | 333 | 1.220 | — | 709.230 | 5.215 | 47.708 | 13 |
| 5.111.580 | 12.061 | — | 5 | — | 12.066 | 3.753.678 | — | 2.262 | — | 3.755.940 | 29.700 | 369.187 | 14 |
| 2.486.434 | 2.267 | — | 2 | 3 | 2.298 | 203.768 | — | 1.228 | 630 | 205.626 | 16.593 | 224.498 | 15 |
| 571.778.951 | 368.582 | 1.855 | 53 | 635 | 371.125 | 90.241.005 | 399.576 | 2.365 | 192.730 | 90.833.676 | 1.154.332 | 13.731.563 | 16 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 17 |
| 15 377.094 | 141.071 | — | 29 | — | 141.100 | 36.629.530 | — | 4.370 | — | 36.633.900 | 61.061 | 630.947 | 18 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 19 |
| 527.598 | 2.521 | 54 | — | — | 2.575 | 141.820 | 1.386 | — | — | 143.206 | 5.127 | 77.080 | 20 |
| 10.342.026 | 3.594 | 522 | 52 | — | 4.169 | 351.437 | 97.073 | 9.576 | — | 459.036 | 96.848 | 1.672.768 | 21 |
| 942.901 | 1.336 | 5 | — | — | 1.341 | 45.518 | 165 | — | — | 45.678 | 3.626 | 33.644 | 22 |
| 45.853.324 | 130.533 | 167 | 28 | 3 | 130.731 | 26.081.131 | 332.169 | 63.910 | 4.640 | 26.531.230 | 143.807 | 3.624.667 | 23 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 24 |

PELA UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|--------|---|----|---|--------|-----------|----|-----|---|-----------|--------|---------|----|
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 25 |
| 299.428 | 120 | — | — | — | 120 | 6.361 | — | — | — | 6.361 | 1.153 | 23.420 | 26 |
| 9.614.208 | 21.029 | 2 | 18 | — | 21.070 | 1.503.123 | 54 | 381 | — | 1.503.947 | 20.434 | 201.607 | 27 |
| 1.719.977 | 1.050 | — | — | — | 1.050 | 101.106 | — | — | — | 101.106 | — | — | 28 |
| 72.249 | 19 | — | — | — | 19 | 469 | — | — | — | 469 | 34 | 427 | 29 |
| 7.636.353 | 11.820 | — | — | — | 11.820 | 1.312.802 | — | — | — | 1.312.802 | — | — | 30 |
| 493.316 | 244 | — | — | — | 244 | 8.142 | — | — | — | 8.142 | 15.461 | 73.512 | 31 |
| 166.936 | 97 | — | — | — | 97 | 2.220 | — | — | — | 2.220 | 6.073 | 42.594 | 32 |

| KILOMETRO | ANIMAES TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA | | | | | ANIMAES - KILOMETRO | | | | | TELEGRAMMAS | | NUMERO DE ORDEM |
|------------|--|---------|--------------------|---------------------|--------|---------------------|--|--------------------|--------|---------------------|--|------------|-----------------|
| | Total | Pagando | Per conta | | Total | Pagando | Per conta | | Total | Total geral | | | |
| | | | Do Governo Federal | Do Governo Estadual | | | Gratis, em serviço da colonização e outros | Do Governo Federal | | Do Governo Estadual | Gratis, em serviço da colonização e outros | Numero | |
| 2.506.851 | 3.698 | — | — | — | 3.698 | 204.629 | — | — | — | 204.629 | 32.409 | 228.752 | 33 |
| 1.037.569 | 241 | — | — | — | 241 | 6.629 | — | — | — | 6.629 | 16.229 | 142.542 | 34 |
| 102.368 | 81 | — | — | — | 81 | 2.540 | — | — | — | 2.540 | 1.356 | 12.203 | 35 |
| 24.277.148 | 1.923 | — | — | — | 1.923 | 34.815 | — | — | — | 34.815 | 801 | 10.151 | 36 |
| 1.311.341 | 89 | — | — | — | 89 | 8.964 | — | — | — | 8.964 | 16.284 | 131.211 | 37 |
| 542.205 | 523 | — | — | — | 523 | 19.079 | — | — | — | 19.079 | 7.293 | 59.837 | 38 |
| 149.479 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 39 |
| — | 266 | — | — | — | 266 | — | — | — | — | — | 977 | 11.060 | 40 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 41 |
| 66.570.265 | 43.265 | 91 | 1.603 | — | 44.959 | 2.451.166 | 10.189 | 151.083 | — | 2.612.438 | 228.348 | 3.030.932 | 42 |
| 7.006.137 | 44.773 | — | — | — | 44.773 | 5.754.434 | — | — | — | 5.785.434 | 25.659 | 346.469 | 43 |
| 5.879.588 | 44.571 | — | — | — | 44.571 | 7.623.925 | — | — | — | 7.623.925 | 14.104 | 191.499 | 44 |
| 2.951.964 | 1.373 | — | — | — | 1.373 | 125.321 | — | — | — | 125.321 | 9.731 | 136.439 | 45 |
| 31.333.281 | 31.15 | — | — | — | 31.158 | 6.473.086 | — | — | — | 6.473.086 | 499.927 | 13.613.036 | 46 |
| 12.551.083 | 43.351 | 861 | | — | 44.212 | 2.757.574 | 54.769 | | — | 2.812.343 | 333.160 | 6.989.974 | 47 |
| 5.059.496 | 25.861 | 744 | | — | 26.605 | 1.782.420 | 51.279 | | — | 1.833.699 | 106.722 | 2.459.926 | 48 |
| 930.489 | 13.904 | — | — | — | 13.904 | 1.792.078 | — | — | — | 1.792.073 | 9.743 | 222.258 | 49 |
| 11.097.224 | 15.273 | 5 | 51 | 96 | 15.425 | 2.012.991 | 1.320 | 5.493 | 25.580 | 2.045.084 | 14.665 | 195.679 | 50 |
| 919.298 | 184 | — | 6 | — | 190 | 838 | — | 28 | — | 916 | 890 | 13.577 | 51 |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | NUMERO DE TONELADAS DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS | | | | | | | | | |
|-----------------|-------------------------|--|------|-------|---------|-----------------|---------|------|---------|------------|--------|
| | | Madeira | Café | Matte | Assucar | Tecidos do paiz | Algodão | Fumo | Cereaes | Aguardente | Xarque |

I — DA

| | | | | | | | | | | | | |
|----|--------------------------------------|---------------------------------|----------|---------------|----------|----------|---------|----------|----------|-------------|----------|---------|
| 1 | Baturité | — | 1.318,1 | — | 1.272,8 | 240,8 | 3.207,4 | 336,6 | 1.775,2 | 1.048,1 | 59,8 | |
| 2 | Sobral | — | 972,8 | — | 856,4 | 332,7 | 679,7 | 286,9 | 447,9 | 800,7 | — | |
| 3 | Central do Rio Grande do Norte . . . | 1.353,8 | 83,8 | — | 1.032,8 | 144,2 | 950,7 | 36,3 | 104,1 | 32,5 | 53,8 | |
| 4 | Great-Western | Natal á Independencia | — | 26,0 | — | 657,0 | — | 2.675,0 | 472,0 | 4.455,0 | 426,0 | 308,0 |
| 5 | | Conde d'Eu | — | 334,0 | — | 2.876,0 | — | 15.431,0 | — | 8.333,0 | 470,0 | 1.860,0 |
| 6 | | Recife a S. Francisco | — | 599,0 | — | 85.727,0 | — | 3.332,0 | 129,0 | 37.936,0 | 8.172,0 | 6.978,0 |
| 7 | | Central de Pernambuco | — | 2.891,0 | — | 14.668,0 | — | 6.611,0 | 102,0 | 22.619,0 | 1.743,0 | 4.196,0 |
| 8 | | Sul de Pernambuco | — | 539,0 | — | 15.121,0 | — | 3.928,0 | 164,0 | 13.462,0 | 3.329,0 | 3.562,0 |
| 9 | | C. de Alagôas e ramal | — | 144,0 | — | 25.872,0 | — | 3.997,0 | 86,0 | 12.871,0 | 2.437,0 | 4.622,0 |
| 10 | Paulo Afonso | — | 13,0 | — | 13,0 | — | 202,0 | — | 430,0 | 125,0 | 7,0 | |
| 11 | Ribeirão a Cortez | — | 49,0 | — | 8.515,0 | 25,0 | — | — | 910,0 | 830,0 | 320,0 | |
| 12 | Bahia a S. Francisco | — | 221,0 | (a) 544,5 | 5.048,7 | 3.040,2 | 71,4 | 6.371,5 | 8.505,3 | 642,5 | 4.718,9 | |
| 13 | Alagoinhas a Propriá | — | 54,3 | — | 1.149,5 | 106,0 | 16,9 | 1.408,8 | 1.833,5 | 75,9 | 190,1 | |
| 14 | S. Francisco | — | 714,3 | (a) 4.384,6 | 802,5 | 885,3 | 60,7 | 418,7 | 2.033,8 | 637,3 | 68,2 | |
| 15 | Central da Bahia | — | 1.718,7 | (a) 100,5 | 1.071,1 | 1.254,2 | 401,2 | 16.099,3 | 3.091,8 | 2.736,5 | 2.710,2 | |
| 16 | Central do Brazil | 39.016,0 | 67.446,0 | (b) 233.957,0 | 0.235,0 | 15.153,0 | — | 4.398,0 | 39.970,0 | — | — | |
| 17 | Rio do Ouro | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 18 | Rêde Sul Mineira | — | 14.575,0 | — | 8.510,0 | 1.399,0 | — | 3.111,0 | 5.820,0 | (c) 1.905,0 | 319,0 | |
| 19 | Oêste do Minas | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 20 | Goyaz—Formiga a Bambuhy | 483,0 | 204,0 | — | — | 133,0 | — | — | — | 334,0 | — | |
| 21 | Paraná (d) | 43.353,0 | 1.373,8 | 49.355,3 | 8.917,9 | 1.181,5 | 55,6 | 172,1 | 7.905,9 | 2.613,4 | 1.129,7 | |
| 22 | D. Thereza Christina (d) | 1.936,4 | — | 35,8 | 585,5 | — | — | — | 2.229,5 | — | — | |
| 23 | Viação Ferra do Rio Grando do Sul . | — | 2.318,8 | 12.5 8,6 | 14.735,6 | 16.873,8 | — | 3.625,0 | 33.915,7 | 2.681,3 | 22.593,0 | |
| 24 | Madeira-Mamoré | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |

II — CONCEDIDAS

| | | | | | | | | | | | | |
|----|--|---|----------|----------|----------|---------|----------|------|----------|----------|---------|---|
| 25 | Alcobaça á Praia da Rainha | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 26 | Caxias á Cajazeiras | — | 19,8 | — | 554,2 | 151,7 | 43,1 | 2,6 | 30,0 | 127,3 | — | |
| 27 | Recife ao Limociro e ramal de Campina Grande | — | 421,0 | — | 38.683,9 | — | 15.433,0 | 63,0 | 17.022,0 | 2.639,0 | 6.062,0 | |
| 28 | Victoria a Minas | Victoria á Itabira | 9.232,0 | 4.750,6 | — | — | — | 1,0 | 236,6 | 14,4 | — | |
| 29 | | Cucaralinhá Diamantina | 12,3 | 6,6 | — | 25,9 | — | — | 1,1 | 102,4 | 1,9 | — |
| 30 | Leopoldina Railway | Leopoldina e ramal | — | 21.014,5 | — | 3.945,1 | — | 4,0 | 257,7 | 17.502,1 | 1.053,5 | — |
| 31 | | Sumidouro | 543,1 | 1.700,8 | — | 151,5 | — | — | 10,9 | 1.029,7 | 93,9 | — |
| 32 | | Prolongamento da B. de Araruama | 22,6 | 2.710,5 | — | 403,1 | — | — | 14,1 | 2.482,3 | 73,6 | — |
| 33 | Carangola e ramal | 43.637,2 | 11.110,6 | — | 1.702,1 | — | 3,9 | 6,0 | 6.359,3 | 521,2 | — | |
| 34 | Santo Eduardo ao Itapemirim | 5.230,7 | 6.165,1 | — | 585,3 | — | — | 2,1 | 1.637,7 | 178,8 | — | |
| 35 | Central de Macahé | — | 1.170,6 | — | 81,1 | — | — | 7,0 | 361,3 | 53,0 | — | |

TRANSPORTADAS

Quadro n. 15

| QUALQUER DISTANCIA | | | | NUMERO DE TONELADAS TRANSPORTADAS A UM KILOMETRO | NUMERO DE TONELADAS REFERIDAS A EXTENSÃO MÉDIA | PER-CURSO MÉDIO DE UMA TONELADA | NUMERO MÉDIO DE TONELADAS | | TAXA DE UTILIZAÇÃO dos VAGÕES | PESO MORTO DOS | | NUMERO DE ORDEN |
|--------------------|-----|----------|-------|--|--|---------------------------------|---------------------------|---------------------|-------------------------------|------------------|-----------------------------------|-----------------|
| Couros | Sal | Diversas | Total | | | | Por trem-kilometro | Por vagão-kilometro | | Vagões-kilometro | Vagões por tonelada de mercadoria | |

UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | Kiloms. | |
|----------|----------|-------------|-------------|-------------|-----------|-------|------|------|-------|-------------|-----|---------|--|
| 742,5 | 1.641,4 | 52.401,9 | 63.741,6 | 5.456.822 | 11.662,3 | 85,6 | 29,2 | 3,7 | 39,51 | 8.237.792 | 1,5 | 1 | |
| 273,3 | 1.470,7 | 11.030,1 | 17.404,2 | 1.811.997 | 7.561,3 | 105,9 | 15,0 | 2,5 | 55,90 | 3.025.192 | 1,7 | 2 | |
| 55,0 | 121,0 | 7.069,8 | 11.091,8 | 460.920 | 5.516,4 | 41,5 | 19,3 | 4,7 | — | — | — | 3 | |
| 95,0 | 2.921,0 | 13.716,0 | 25.751,0 | 1.995.819 | 11.603,8 | 77,5 | 21,6 | 1,7 | 30,30 | 3.322.478 | 1,6 | 4 | |
| 451,0 | 2.205,0 | 67.462,0 | 99.386,0 | 4.872.211 | 29.476,0 | 49,0 | 19,4 | 1,9 | 33,26 | 7.309.798 | 1,5 | 5 | |
| 144,0 | 2.162,0 | 145.377,0 | 290.556,0 | 20.260.649 | 162.424,3 | 69,7 | 59,0 | 3,4 | 41,00 | 20.112.707 | 1,0 | 6 | |
| 1.551,0 | 2.611,0 | 62.799,0 | 119.889,0 | 9.211.130 | 40.225,4 | 76,8 | 22,3 | 2,7 | 44,90 | 12.274.369 | 1,3 | 7 | |
| 65,0 | 1.780,0 | 107.908,0 | 154.561,0 | 8.548.731 | 44.086,5 | 55,3 | 39,3 | 3,0 | 39,93 | 9.252.226 | 1,1 | 8 | |
| 108,0 | 1.043,0 | 99.211,0 | 150.391,0 | 6.345.490 | 42.203,3 | 42,2 | 23,7 | 2,4 | 46,75 | 8.075.287 | 1,3 | 9 | |
| 574,0 | 346,0 | 1.523,0 | 3.238,0 | 203.743 | 1.753,6 | 62,9 | 13,6 | 1,1 | 26,56 | 567.312 | 2,8 | 10 | |
| — | 26,0 | 40.555,0 | 51.270,0 | 664.998 | 23.205,4 | 12,9 | 20,8 | 3,2 | 47,15 | 577.710 | 0,9 | 11 | |
| 973,6 | 3.591,3 | 50.225,9 | 33.963,2 | 5.361.847 | 43.546,2 | 63,8 | 20,2 | 3,1 | 51,86 | 8.111.487 | 1,5 | 12 | |
| 22,2 | 86,7 | 7.216,5 | 11.883,4 | 676.015 | 6.776,9 | 56,8 | 14,6 | 3,6 | 55,33 | 949.385 | 1,4 | 13 | |
| 1.332,5 | 7.376,5 | 9.635,5 | 28.446,9 | 9.819.335 | 21.586,1 | 347,9 | 48,6 | 5,5 | 50,99 | 1.249.044 | 1,3 | 14 | |
| 547,8 | 2.700,1 | 9.637,9 | 41.979,3 | 3.635.239 | 11.410,0 | 86,5 | 21,8 | 2,5 | 56,33 | 3.813.774 | 1,1 | 15 | |
| 8.138,0 | 45.532,0 | 1.049.978,0 | 1.531.183,0 | 396.702.009 | 221.715,1 | 250,4 | 77,8 | 4,5 | — | — | — | 16 | |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 17 | |
| — | 8.355,0 | 40.140,0 | 83.994,0 | 22.602.509 | 23.225,4 | 260,1 | 22,0 | 11,1 | — | — | — | 18 | |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 19 | |
| — | 1.416,0 | 4.409,0 | 7.101,0 | 435.122 | 6.832,8 | 61,2 | 10,7 | 6,2 | 40,30 | 475.445 | 1,0 | 20 | |
| 436,1 | 6.240,2 | 70.197,8 | 102.937,3 | 25.715.343 | 61.667,4 | 133,6 | 41,6 | 3,2 | 49,05 | 27.281.305 | 1,1 | 21 | |
| 56,6 | 995,4 | 4.832,0 | 10.672,2 | 520.323 | 4.419,5 | 48,7 | 8,7 | 0,6 | 13,50 | 3.813.775 | 7,3 | 22 | |
| 13.240,2 | 26.336,9 | 233.241,9 | 437.170,8 | 92.032.229 | 44.216,6 | 210,5 | 27,8 | 4,3 | 43,83 | 149.041.458 | 1,6 | 23 | |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 24 | |

PELA UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | |
|-------|---------|-----------|-----------|------------|----------|-------|------|------|-------|------------|-----|----|
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 25 |
| 32,9 | 22,5 | 11.983,6 | 12.931,7 | 337.941 | 4.717,2 | 28,3 | 12,7 | 3,9 | 49,84 | 461.340 | 1,2 | 26 |
| 297,0 | 2.836,0 | 130.359,0 | 198.861,0 | 10.998.367 | 42.223,3 | 55,3 | 29,0 | 2,6 | 40,86 | 12.927.714 | 1,2 | 27 |
| — | — | 5.397,0 | 19.671,6 | 2.701.944 | 7.148,0 | 137,3 | 12,9 | 4,9 | 37,81 | 3.356.432 | 1,2 | 28 |
| — | — | 430,0 | 530,2 | 13.800 | 372,9 | 23,3 | 3,7 | 1,0 | — | — | — | 29 |
| — | 503,7 | 11.760,9 | 59.071,5 | 16.339.725 | 32.338,6 | 293,5 | 53,3 | — | — | — | — | 30 |
| — | 183,5 | 3.061,3 | 7.333,7 | 335.205 | 3.604,3 | 45,2 | 4,9 | 1,4 | — | — | — | 31 |
| — | 311,5 | 1.233,0 | 7.247,7 | 216.960 | 4.217,7 | 29,9 | 5,7 | 11,0 | 36,21 | 114.106 | 0,7 | 32 |
| — | 789,8 | 11.213,8 | 75.513,9 | 4.527.030 | 20.300,5 | 59,9 | 15,4 | 2,8 | 30,66 | 8.070.530 | 1,3 | 33 |
| — | 415,4 | 3.359,3 | 17.534,9 | 766.240 | 8.213,8 | 43,5 | 6,6 | 2,1 | 23,20 | 1.746.162 | 2,3 | 34 |
| — | 108,9 | 502,1 | 2.230,0 | 97.170 | 2.233,1 | 42,4 | 6,9 | 8,5 | 12,21 | 85.037 | 0,9 | 35 |

| NUMERO DE ORDEN | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | NUMERO DE TONELADAS DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------|--|--|-----------|---------|----------|-----------------|---------|-------|----------|-------------|---------|--|-------------------------|---------|---------|-------|-------|---------|-------|----------|---------|
| | | Madeira | Café | Matte | Assucar | Tecidos do paiz | Algodão | Fumo | Cereaes | Aguar-dente | Xarque | | | | | | | | | | |
| 36 | Leopoldina Railway | 3.073,6 | 25.816,9 | — | 605,3 | — | 824,3 | 57,0 | 15.858,7 | 351,8 | — | | | | | | | | | | |
| 37 | | | | | | | | | | | | Norte, Praia Formosa a Entroncamento . . | 43,3 | 2.038,2 | — | 150,9 | — | 3,2 | 497,4 | 138,3 | — |
| 38 | | | | | | | | | | | | | Sul do Espirito Santo . | 416,8 | 3.593,3 | — | 107,6 | — | 0,1 | 4,0 | 1.130,4 |
| 33 | Corcovado | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | | | | | | | | | |
| 40 | Rezende á Bocaina | — | 624,1 | — | — | — | — | — | — | — | — | | | | | | | | | | |
| 41 | Bananal | — | 217,6 | — | — | — | — | — | 295,9 | 53,1 | — | | | | | | | | | | |
| 42 | Santos a Jundiaby | — | 505.489,0 | — | 45.873,0 | — | 7.230,0 | — | — | — | — | | | | | | | | | | |
| 43 | Sorocabana e Ituana | — | 18.436,4 | — | 120,2 | — | 115,0 | — | 6.214,1 | — | — | | | | | | | | | | |
| 44 | | | | | | | | | | | | Capão Bonito ao Salto Grande | — | 1.130,0 | — | 121,0 | — | 2.456,0 | — | 3.478,0 | — |
| 45 | Noroeste do Brazil—Baurú a Itapura . . | — | 852,2 | — | 198,0 | — | — | 26,0 | 3.572,6 | 166,6 | — | | | | | | | | | | |
| 46 | Rio Claro | — | 185.554,0 | — | — | — | — | — | — | — | — | | | | | | | | | | |
| 47 | Mogyana | — | 46.268,0 | — | 3.586,0 | 1.325,0 | 17,0 | 407,0 | 34.291,0 | 1.071,0 | — | | | | | | | | | | |
| 48 | | | | | | | | | | | | Ribeirão Preto a Jaguára e ramal de Caldas | — | 1.899,0 | — | 325,0 | 663,0 | 23,0 | 277,0 | 15.675,0 | 240,0 |
| 49 | Quarabim a Itaquy | — | — | 154,0 | 867,0 | — | — | — | 2.175,3 | 125,4 | 2.411,0 | | | | | | | | | | |
| 50 | S. Paulo-Rio Grande | — | 2.201,6 | 7.584,6 | 1.841,6 | 421,4 | — | 117,7 | 3.933,4 | 668,3 | 212,4 | | | | | | | | | | |
| 51 | | | | | | | | | | | | Itararé ao Uruguay (d). | — | 24,3 | 6,4 | 203,9 | 18,2 | — | 36,6 | 189,4 | 49,8 |
| | Linha de S. Francisco (d) | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | | | | | | | | | |

(a) Borracha.
 (b) Mioerio de manganez o ferro.
 (c) Aguas mineraes.
 (d) Faz parte da réde Paraná-Santa Catharina.

| A QUALQUER DISTANCIA | | | | NUMERO DE TONELADAS TRANSPORTADAS A UM KILOMETRO | NUMERO DE TONELADAS REFERIDAS A EXTENSÃO MÉDIA | PERCURSO MÉDIO DE UMA TONELADA | NUMERO MÉDIO DE TONELADAS | | TAXA DE UTILIZAÇÃO DOS VAGÕES | PESO MORTO DOS | | NUMERO DE ORDENS |
|----------------------|----------|-------------|-------------|--|--|--------------------------------|---------------------------|---------------------|-------------------------------|------------------|-----------------------------------|------------------|
| Couros | Sal | Diversas | Total | | | | Por trem-kilometro | Por vação-kilometro | | Vagões-kilometro | Vagões por tonelada de mercadoria | |
| — | 1.207,1 | 35.949,2 | 33.833,9 | 1.959.096 | 39.981,5 | 23,5 | — | — | — | — | — | 36 |
| — | 89,9 | 1.791,8 | 4.753,0 | 345.752 | 2.641,9 | 66,4 | 5,6 | 2,3 | — | — | — | 37 |
| 0,4 | 275,9 | 2.026,0 | 7.910,1 | 343.301 | 4.904,3 | 43,2 | 9,6 | 3,0 | — | — | — | 38 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 39 |
| — | — | 1.067,7 | 1.691,8 | — | — | — | — | — | — | — | — | 40 |
| — | — | 812,2 | 1.333,8 | — | — | — | — | — | — | — | — | 41 |
| — | 43.999,0 | 1.417.332,0 | 2.019.978,0 | 165.149.191 | 1.183.123,7 | 81,7 | 102,3 | 4,0 | 26,85 | 353.953.696 | 2,1 | 42 |
| — | 2.132,2 | 29.380,9 | 56.393,8 | 6.551.521 | 30.052,8 | 110,1 | 36,6 | 4,0 | 27,23 | 11.717.899 | 1,6 | 43 |
| — | 1.729,0 | 36.354,0 | 44.963,0 | 6.608.573 | 26.434,2 | 147,0 | 43,6 | 3,6 | 24,36 | 12.066.331 | 1,8 | 44 |
| 7,1 | 340,8 | 23.874,5 | 29037,8. | 1.482.397 | 3.657,5 | 51,5 | 5,7 | 1,5 | 12,54 | 7.655.408 | 5,1 | 45 |
| — | — | 275.465,0 | 461.010,0 | 72.837.611 | 87.709,8 | 157,9 | 58,1 | 2,1 | — | — | — | 46 |
| 331,0 | 11.484,0 | 71.078,0 | 169.908,0 | 12.883.171 | 48.000,1 | 75,8 | 26,7 | 4,4 | 56,33 | 11.711.032 | 1,1 | 47 |
| 231,0 | 7.691,0 | 33.299,0 | 60.323,0 | 8.531.393 | 30.371,5 | 141,4 | 20,0 | 4,7 | 60,50 | 9.076.063 | 1,0 | 48 |
| 2.835,3 | 11,0 | 26.360,4 | 34.999,4 | 4.027.745 | 22.834,9 | 114,9 | 41,0 | 4,5 | 52,25 | 4.905.961 | 1,2 | 49 |
| 163,0 | 2.414,1 | 61.611,1 | 81.172,2 | 15.393.858 | 21.115,6 | 139,7 | 36,0 | 3,9 | 32,86 | 15.815.584 | 1,0 | 50 |
| 35,5 | 67,0 | 3.173,4 | 3.874,4 | 220.315 | 2.891,5 | 56,8 | 5,5 | 2,7 | 53,74 | 327.964 | 1,4 | 51 |



DETALHE DAS BAGAGENS,

| NUMERO DE ORDEN | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | BAGAGENS E ENCOMENDAS TRANSPORTADAS A QUALQUER DISTANCIA | | | | BAGAGENS E ENCOMENDAS REFE. | | | |
|-----------------|-------------------------|--|--------------------|---------------------|-------|-----------------------------|---|--------------------|---------------------|
| | | Pagando | Per conta | | Total | Pagando | Per conta | | |
| | | | Do Governo Federal | Do Governo Estadual | | | Gratis, em serviço da colonização ou outros | Do Governo Federal | Do Governo Estadual |

I — DA

| | | Tons. | Tons. | Tons. | Tons. | Tons. | Tons. | Tons. | Tons. | Tons. | Tons. | Tons. |
|----|--|--------------------------------------|---------|-------|---------|----------|------------|---------|---------|-------|-------|-------|
| 1 | Baturité | 1.611,2 | — | — | — | 1.611,2 | 123.440 | — | — | | | |
| 2 | Sohral | 365,3 | — | — | — | 365,3 | 35.633 | — | — | | | |
| 3 | Central do Rio Grande do Norte | 159,0 | — | — | — | 159,0 | 6.176 | — | — | | | |
| 4 | Great-Western | Natal & Independencia | 538,0 | 10,0 | 23,0 | — | 576,0 | 43.372 | 1.576 | 4.469 | | |
| 5 | | Conde d'Eu | 2.197,0 | 31,0 | 89,0 | — | 2.317,0 | 94.072 | 2.071 | 6.502 | | |
| 6 | | Recife ao S. Francisco | 3.442,0 | 15,0 | 8,0 | — | 3.465,0 | 229.711 | 1.563 | 936 | | |
| 7 | | Central de Pernambuco | 3.660,0 | 6,0 | 1,0 | — | 3.667,0 | 221.741 | 126 | 923 | | |
| 8 | | Sul de Pernambuco | 1.466,0 | 9,0 | 12,0 | — | 1.487,0 | 102.538 | 1.231 | 1.330 | | |
| 9 | | Central de Alagoas e ramal | 2.010,0 | 7,0 | 25,0 | — | 2.042,0 | 100.114 | 619 | 1.976 | | |
| 10 | Paulo Affonso | 12,0 | — | — | — | 12,0 | 733 | — | — | | | |
| 11 | Riheirão a Cortez | 230,0 | 3,0 | — | — | 223,0 | 4.274 | 10 | — | | | |
| 12 | Bahia ao S. Francisco | 341,0 | 11,1 | 6,2 | 46,5 | 904,8 | 43.006 | 1.335 | 871 | | | |
| 13 | Alagoinhas a Propriá | 71,4 | 0,1 | 0,5 | 4,3 | 76,3 | 3.857 | 23 | 41 | | | |
| 14 | S. Francisco | 197,6 | 0,4 | 5,1 | 25,5 | 228,6 | 31.432 | 115 | 2.129 | | | |
| 15 | Central da Bahia | 625,5 | — | 2,4 | 679,1 | 1.307,0 | 23.536 | — | 445 | | | |
| 16 | Central do Brazil | 91.796,0 | 1.763,0 | 331,0 | 4.212,0 | 93.108,0 | 11.390.012 | 311.094 | 101.053 | | | |
| 17 | Rio do Ouro | — | — | — | — | — | — | — | — | | | |
| 18 | Rêde Sul Mineira | 3.724,0 | 9,0 | 75,0 | 302,0 | 4.110,0 | 332.026 | 129 | 11.922 | | | |
| 19 | Oêste de Minas | — | — | — | — | — | — | — | — | | | |
| 20 | Goyaz — Formiga a Bambuhy | 189,3 | — | 6,0 | 131,9 | 317,2 | 13.348 | — | 57 | | | |
| 21 | Paraná (a) | 745,2 | 167,6 | 235,4 | 139,3 | 1.337,5 | 74.172 | 25.932 | 34.154 | | | |
| 22 | D. Thereza Christina (a) | 503,7 | 0,5 | — | — | 504,2 | 16.917 | 17 | — | | | |
| 23 | Viação Ferrea do Rio Grande do Sul | 6.250,8 | 427,3 | 50,3 | 5,0 | 6.733,4 | 800.533 | 182.823 | 15.461 | | | |
| 24 | Madeira — Mamoré | — | — | — | — | — | — | — | — | | | |

II — CONCEDIDAS

| | | | | | | | | | | | | |
|----|--|--|---------|------|-----|---------|---------|---------|-------|-----|--|--|
| 25 | Alcobaça á Praia da Rainha | — | — | — | — | — | — | — | — | | | |
| 26 | Caxias a Cajazeiras | 104,6 | 6,7 | 1,0 | — | 112,3 | 6.933 | 655 | 77 | | | |
| 27 | Recife ao Limoeiro e ramal de Campina Grande | 2.744,0 | 26,0 | 69,0 | — | 2.839,0 | 193.826 | 3.260 | 7.884 | | | |
| 28 | Victoria a Minas | Victoria a Itabira | 257,1 | — | — | — | 257,1 | 15.062 | — | — | | |
| 29 | | Currallinho a Diamantina | 15,1 | — | — | — | 15,1 | 199 | — | — | | |
| 30 | Leopoldina | Leopoldina e ramal | 4.757,0 | — | — | — | 4.757,0 | 331.206 | — | — | | |
| 31 | | Sumidouro | 607,0 | — | — | — | 607,0 | 33.936 | — | — | | |
| 32 | | Prolongamento da Barão de Araruama | 730,7 | 0,1 | 1,1 | — | 731,9 | 30.415 | 3 | 58 | | |
| 33 | Leopoldina Railway | Carangola e ramaes | 1.031,2 | 10,6 | 0,8 | — | 1.092,6 | 71.880 | 913 | 100 | | |
| 34 | | Santo Eduardo a Itapemirim | 333,9 | 9,0 | 0,2 | — | 346,1 | 11.783 | 332 | 11 | | |

(a) Faz parte da rêde Paraná - Santa Catharina.

ENCOMMENDAS E MERCADORIAS

Quadro n. 16

| MERCADORIAS A UM KILOMETRO | | MERCADORIAS TRANSPORTADAS A QUALQUER DISTANCIA | | | | | MERCADORIAS TRANSPORTADAS A UM KILOMETRO | | | | | NUMERO DE ORDEN |
|---|-------|--|--------------------|---------------------|---|-------|--|--------------------|---------------------|---|-------|-----------------|
| Gratis, em serviço da colonização ou outros | Total | Pagando | Por conta | | Gratis, em serviço da colonização ou outros | Total | Pagando | Por conta | | Gratis, em serviço da colonização ou outros | Total | |
| | | | Do Governo Federal | Do Governo Estadual | | | | Do Governo Federal | Do Governo Estadual | | | |

UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | |
|---------|------------|-------------|----------|---------|-----------|-------------|-------------|-----------|---------|------------|-------------|----|
| — | 123.440 | 63.744,6 | — | — | — | 63.774,6 | 5.456.822 | — | — | — | 5.456.822 | 1 |
| — | 35.633 | 17.104,3 | — | — | — | 17.104,3 | 1.811.997 | — | — | — | 1.811.997 | 2 |
| — | 6.176 | 11.093,8 | — | — | — | 11.093,8 | 460.920 | — | — | — | 400.920 | 3 |
| — | 54.417 | 25.643,0 | 108,0 | — | — | 25.751,0 | 1.930.603 | 16.216 | — | — | 1.996.819 | 4 |
| — | 102.645 | 97.346,0 | 854,0 | 1.176,0 | — | 99.336,0 | 4.787.393 | 34.797 | 50.016 | — | 4.872.211 | 5 |
| — | 232.265 | 290.524,0 | 20,0 | 12,0 | — | 290.556,0 | 20.259.375 | 602 | 672 | — | 20.260.649 | 6 |
| — | 222.790 | 119.873,0 | 4,0 | 12,0 | — | 119.889,0 | 9.194.503 | 4.677 | 12.000 | — | 9.211.180 | 7 |
| — | 105.179 | 154.561,0 | — | — | — | 154.561,0 | 8.548.731 | — | — | — | 8.548.731 | 8 |
| — | 102.709 | 150.383,0 | 1,0 | 7,0 | — | 150.391,0 | 6.345.372 | 12 | 106 | — | 6.345.490 | 9 |
| — | 758 | 3.238,0 | — | — | — | 3.233,0 | 203.743 | — | — | — | 203.743 | 10 |
| — | 4.224 | 51.270,0 | — | — | — | 51.270,0 | 664.938 | — | — | — | 664.933 | 11 |
| 1.984 | 49.226 | 80.356,6 | — | 0,1 | 3.711,5 | 83.968,2 | 4.907.512 | — | 8 | 454.327 | 5.361.847 | 12 |
| 339 | 4.260 | 8.465,8 | — | — | 3.422,6 | 11.888,4 | 393.485 | — | — | 282.560 | 676.045 | 13 |
| 5.008 | 41.734 | 28.330,2 | — | 1,5 | 65,2 | 28.446,9 | 9.593.733 | — | 897 | 4.705 | 9.899.335 | 14 |
| 51.045 | 80.026 | 41.408,9 | — | — | 870,4 | 41.979,3 | 3.546.233 | — | — | 89.056 | 3.635.289 | 15 |
| 688.969 | 12.491.163 | 1.230.734,0 | 15.005,0 | 991,0 | 337.453,0 | 1.534.183,0 | 332.697.673 | 2.137.751 | 378.071 | 61.488.599 | 396.702.099 | 16 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 17 |
| 21.216 | 365.293 | 83.935,0 | 1,0 | 58,0 | — | 83.994,0 | 22.593.051 | 89 | 9.359 | — | 22.602.509 | 18 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 19 |
| 10.704 | 24.109 | 7.101,0 | — | — | 2.928,4 | 10.029,4 | 435.122 | — | — | 309.556 | 744.678 | 20 |
| 24.246 | 158.504 | 192.414,5 | 245,8 | 277,0 | — | 192.937,3 | 25.643.269 | 42.703 | 29.866 | — | 25.715.313 | 21 |
| — | 16.934 | 10.672,2 | — | — | — | 10.672,2 | 520.323 | — | — | — | 520.323 | 22 |
| 1.161 | 999.936 | 437.170,8 | 3.178,1 | 6.733,1 | 36.940,9 | 434.027,9 | 92.032.229 | 815.077 | 192.369 | 11.031.829 | 104.071.504 | 23 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 24 |

PELA UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---------|-----------|-------|------|---|-----------|------------|--------|-------|---|------------|----|
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 25 |
| — | 7.700 | 12.978,6 | 3,1 | — | — | 12.981,7 | 367.699 | 239 | 3 | — | 367.941 | 26 |
| — | 209.970 | 193.711,0 | 138,0 | 12,0 | — | 193.861,0 | 10.980.947 | 15.620 | 1.800 | — | 10.993.367 | 27 |
| — | 15.062 | 19.671,6 | — | — | — | 19.671,6 | 2.701.914 | — | — | — | 2.701.914 | 28 |
| — | 199 | 580,2 | — | — | — | 580,2 | 13.300 | — | — | — | 13.300 | 29 |
| — | 331.206 | 59.071,5 | — | — | — | 59.071,5 | 16.339.725 | — | — | — | 16.339.725 | 30 |
| — | 33.986 | 7.333,7 | — | — | — | 7.333,7 | 335.205 | — | — | — | 335.205 | 31 |
| — | 30.476 | 7.247,6 | — | 0,1 | — | 7.247,7 | 216.958 | — | 2 | — | 216.960 | 32 |
| — | 72.893 | 75.522,1 | 21,8 | — | — | 75.543,9 | 4.525.606 | 1.424 | — | — | 4.527.030 | 33 |
| — | 15.126 | 17.581,9 | 3,0 | — | — | 17.584,9 | 786.036 | 154 | — | — | 7.624,0 | 34 |

| NÚMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | BAGAGENS E ENCOMENDAS TRANSPORTADAS A QUALQUER DISTANCIA | | | | BAGAGENS E ENCOMENDAS REFE | | | | |
|-----------------|--|--|----------------------------|----------------------------------|---------|----------------------------|---|------------------------------|-------------------------------|-------|
| | | Pagando | Por conta | | Total | Pagando | Por conta | | | |
| | | | Do Go- verno Federal | Do Go- verno Es- tadual | | | Gratis, em serviço da coloni- zação ou outros | Do Go- verno Fe- deral | Do Go- verno Es- tadual | |
| | | Tons. | Tons. | Tons. | Tons. | Tons. | Tons. | | | |
| 35 | Leopoldina Railway. | Central de Macahé. | 104,5 | — | 0,3 | — | 104,8 | 4.218 | — | 13 |
| 36 | | Norte: Praia Formosa e Entroncamento. | 6.491,2 | — | — | — | 6.491,2 | 195.503 | — | — |
| 37 | | Sul do Espírito Santo. | 196,3 | 0,9 | 1,8 | — | 199,0 | 17.235 | 81 | 194 |
| 33 | | Caravellas e ramal do Alegre. | 135,8 | — | 0,2 | — | 186,0 | 7.665 | — | 9 |
| 39 | Corcovado | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 40 | Rezende á Bocaina. | 123,7 | — | — | — | 123,7 | — | — | — | — |
| 41 | Bananal | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 42 | Santos a Jundiáhy | 23.553,0 | 44,0 | 233,0 | 1.226,0 | 25.111,0 | 1.454.973 | 3.115 | 16.934 | |
| 43 | Sorocabana e Ituana | Capão Bonito ao Salto Grande. | 768,8 | — | — | — | 768,8 | 61.627 | — | — |
| 44 | | Tatuby a Itararé. | 835,3 | — | — | — | 835,3 | 76.125 | — | — |
| 45 | Noroeste do Brazil: Baurá a Itapura. | 133,5 | — | — | — | 133,5 | 21.227 | — | — | — |
| 46 | Rio Claro. | 5.263,0 | — | — | — | 5.263,0 | 431.964 | — | — | — |
| 47 | Mogyana | Ribeirão Preto a Jaguára e ramal de Caldas. | 2.236,0 | — | 86,0 | 640,0 | 2.962,0 | 136.188 | — | 5.238 |
| 48 | | Jaguára a Araguay | 533,0 | — | 54,0 | 336,0 | 926,0 | 50.206 | — | 5.058 |
| 49 | Quarahim a Itaquí | 200,8 | — | — | — | 200,8 | 12.421 | — | — | — |
| 50 | Itararé ao Uruguay (a). | 626,2 | 12,1 | 31,4 | 244,9 | 914,6 | 73.764 | 3.137 | 5.302 | |
| 51 | Linha de S. Francisco (a). | 109,0 | — | 1,3 | — | 110,3 | 4.718 | — | — | 54 |

(a) Faz parte da rede Paraná - Santa Catharina.

| MERCADORIAS TRANSPORTADAS A UM KILOMETRO | | MERCADORIAS TRANSPORTADAS A QUALQUER DISTANCIA | | | | | MERCADORIAS TRANSPORTADAS A UM KILOMETRO | | | | | NUMERO DE ORDEN |
|---|-----------|--|--------------------|---------------------|---|-------------|--|--------------------|---------------------|---|-------------|-----------------|
| Gratis, em serviço da colonização ou outros | Total | Pagando | Por conta | | Gratis, em serviço da colonização ou outros | Total | Pagando | Por conta | | Gratis, em serviço da colonização ou outros | Total | |
| | | | Do Governo Federal | Do Governo Estadual | | | | Do Governo Federal | Do Governo Estadual | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| — | 4.231 | 2.234,0 | 5,0 | — | — | 2.289,0 | 97.405 | 65 | — | — | 97.170 | 35 |
| — | 195.503 | 83.833,9 | — | — | — | 83.833,9 | 1.959.066 | — | — | — | 1.959.066 | 33 |
| — | 17.540 | 2.510,8 | 5,2 | 0,7 | 2.236,3 | 4.753,0 | 134.362 | 518 | 85 | 180.787 | 315.752 | 37 |
| — | 7.674 | 4.811,7 | — | 1,6 | 3.126,8 | 7.940,1 | 246.269 | — | 52 | 127.980 | 344.301 | 38 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 39 |
| — | — | 1.694,8 | — | — | — | 1.694,8 | — | — | — | — | — | 40 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 41 |
| 85.420 | 1.560.497 | 2.014.247,0 | 59,0 | 5.672,0 | — | 2.019.978,0 | 164.780.588 | 3.621 | 264.932 | — | 165.140.191 | 42 |
| — | 61.627 | 56.398,8 | — | — | — | 56.393,8 | 6.551.521 | — | — | — | 6.551.521 | 43 |
| — | 76.125 | 44.968,0 | — | — | — | 44.968,0 | 6.608.574 | — | — | — | 6.608.574 | 44 |
| — | 24.227 | 29.037,8 | — | — | — | 29.037,8 | 1.432.397 | — | — | — | 1.432.397 | 45 |
| — | 431.964 | 464.019,0 | — | — | — | 431.019,0 | 72.837.611 | — | — | — | 72.837.611 | 46 |
| 38.980 | 180.406 | 168.727,0 | 41,0 | | 1.140,0 | 169.908,0 | 12.798.588 | 3.110 | | 86.473 | 12.883.171 | 47 |
| 31.473 | 86.737 | 53.733,0 | 16,0 | | 1.574,0 | 60.323,0 | 8.309.580 | 2.264 | | 222.549 | 8.531.393 | 48 |
| — | 12.421 | 34.999,4 | — | — | — | 34.999,4 | 4.027.745 | — | — | — | 4.027.745 | 49 |
| 27.444 | 109.647 | 57.388,5 | 21,5 | 3,8 | 23.741,0 | 81.203,7 | 8.806.118 | 6.231 | 996 | 6.595.057 | 15.408.452 | 50 |
| — | 4.772 | 3.874,3 | — | 0,1 | — | 3.874,4 | 220.344 | — | 1 | — | 220.345 | 51 |

PERCURSO DO MATERIAL,

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | NUMERO DE TRENS DURANTE O ANNO | | | | | PERCURSO KILOMETRICO DOS TRENS | | | | | |
|------------------------|--|--|--------|----------|--------|---------------------------------------|--------------------------------|-----------|-----------|------------|---------------------------------------|---------|
| | | De passageiros | Mixtos | De carga | Total | De lastro e em serviço não retribuido | De passageiros | Mixtos | De carga | Total | De lastro e em serviço não retribuido | |
| 1 | Batnrité | 801 | 1.045 | 520 | 2.366 | 61 | 73.330 | 77.302 | 109.090 | 259.862 | 33.620 | |
| 2 | Sobral | — | 438 | 324 | 812 | 360 | — | 75.204 | 44.838 | 120.042 | 52.100 | |
| 3 | Central do Rio Grande do Norte. | 10 | 314 | 102 | 426 | 279 | 394 | 18.616 | 5.218 | 24.228 | 3.347 | |
| 4 | Great-Western | Natal á Independencia. | 19 | 313 | 497 | 829 | 177 | 670 | 53.877 | 38.565 | 93.112 | 8.966 |
| 5 | | Conde d'Eu | 13 | 3.008 | 1.272 | 4.293 | 819 | 194 | 185.314 | 65.885 | 251.373 | 169.772 |
| 6 | | Recife a S. Francisco. | 190 | 2.431 | 3.437 | 6.061 | 164 | 21.606 | 195.385 | 149.028 | 366.019 | 7.691 |
| 7 | | Central de Pernambuco | 20 | 7.822 | 2.254 | 10.096 | 619 | 610 | 307.636 | 105.904 | 414.150 | 43.539 |
| 8 | | Sul de Pernambuco . . | 179 | 1.087 | 2.007 | 3.273 | 325 | 24.623 | 110.091 | 101.496 | 241.910 | 17.364 |
| 9 | | Central de Alagôas e ramal | 192 | 1.550 | 3.078 | 4.820 | 261 | 15.324 | 116.371 | 150.794 | 282.439 | 97.051 |
| 10 | Paulo Affonso | 8 | 104 | 51 | 153 | 41 | 395 | 12.080 | 2.942 | 15.417 | 6.379 | |
| 11 | Ribeirão a Cortez. . . | 4 | 573 | 1.065 | 1.642 | 37 | 116 | 10.617 | 15.282 | 32.045 | 14.910 | |
| 12 | Bahia ao S. Francisco | 30 | 2.686 | 715 | 3.431 | 247 | 1.265 | 203.668 | 59.653 | 266.586 | 15.065 | |
| 13 | Ramal do Timbó | 3 | 418 | 42 | 463 | 114 | 290 | 42.704 | 3.552 | 46.546 | 7.780 | |
| 14 | S. Francisco | 2 | 1.840 | 489 | 2.331 | 265 | 333 | 202.943 | 108.227 | 311.503 | 26.432 | |
| 15 | Central da Bahia | 9 | 2.011 | 108 | 2.458 | 547 | 339 | 150.762 | 6.610 | 166.761 | 26.185 | |
| 16 | Central do Brazil | — | — | — | — | — | 6.211.526 | 2.203.322 | 2.790.477 | 11.295.325 | — | |
| 17 | Rio do Ouro | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 18 | Réde Sul Mineira | 1.025 | 6.499 | 5.217 | 12.741 | 6.516 | 127.436 | 723.798 | 352.527 | 1.203.761 | 219.831 | |
| 19 | Oeste de Minas | 220 | 10.913 | 2.232 | 13.395 | 3.230 | 5.273 | 640.034 | 157.736 | 803.043 | 188.183 | |
| 20 | Goyaz - Formiga a Bambuhy . . . | — | 344 | 92 | 436 | 223 | — | 36.364 | 4.066 | 40.430 | 12.023 | |
| 21 | Paraná (a) | 416 | 2.369 | 9.788 | 12.573 | 1.031 | 63.303 | 216.771 | 409.543 | 694.707 | 116.483 | |
| 22 | D. Thereza Christina (a) | 38 | 751 | 33 | 822 | 263 | 2.499 | 59.000 | 707 | 62.206 | 15.066 | |
| 23 | Viação Ferrea do Rio G. do Sul. | 203 | 12.576 | 15.679 | 28.448 | 1.305 | 12.733 | 1.451.651 | 1.853.951 | 3.318.395 | 83.605 | |
| 24 | Madeira - Mamoré | 4 | 74 | — | 78 | — | 430 | 8.106 | — | 8.583 | — | |
| II — CONCEDIDAS | | | | | | | | | | | | |
| 25 | Alcobaça á Praia da Rainha . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 26 | Caxias a Cajazeiras | 8 | 312 | 140 | 460 | 18 | 624 | 24.336 | 4.600 | 29.560 | 1.260 | |
| 27 | Recife ao Limoeiro e ramal de Campina Grande | 29 | 3.603 | 2.823 | 6.455 | 494 | 1.896 | 208.496 | 170.635 | 381.027 | 29.104 | |
| 28 | Victoria a Minas. | Victoria á Itabira . . | 1 | 1.030 | 71 | 1.111 | 392 | 17 | 193.773 | 9.654 | 203.411 | 54.745 |
| 29 | | Currallinho á Diamantina | — | 158 | — | 158 | — | — | 3.706 | — | 3.706 | — |
| 30 | Leopoldina Railway. | Leopoldina e ramal . | 1.511 | 4.702 | 651 | 6.864 | 4.539 | 202.823 | 266.567 | 23.243 | 492.633 | 31.542 |
| 31 | | Sumidouro | — | 734 | 5 | 739 | — | — | 68.050 | 129 | 68.179 | — |
| 32 | | Prolongamento da Barão de Araruama . . | — | 730 | 1 | 731 | 57 | — | 37.899 | 28 | 37.927 | 1.587 |
| 33 | S. Eduardo a Itapemirim | Carangola e ramaes. | — | 3.118 | 1.938 | 5.116 | 3.836 | — | 193.432 | 95.404 | 293.836 | 33.162 |
| 34 | | — | — | 815 | 520 | 1.635 | 3.361 | — | 75.855 | 39.937 | 115.792 | 15.101 |

(a) Faz parte da réde Paraná - Santa Catharina.

TRENS E LOCOMOTIVAS

Quadro n. 17

| NUMERO DE TRENS, POR DIA, REFERIDOS A EXTENSÃO MÉDIA, EM 1910 | | | | | LOCOMOTIVAS EM SERVIÇO NUMERO MÉDIO DURANTE O ANNO | | | | PERCURSO ANNUAL MÉDIO DE UMA LOCOMOTIVA | | LOCOMOTIVAS QUE PERCORRERAM | | | | NUMERO DE ORDEN |
|---|--------|----------|-------|---------------------------------------|--|----------------|-----------|----------------|---|-----------|-----------------------------|-------------------------------|-------------------------------|---------------------------|-----------------|
| De passageiros | Mixtos | De carga | Total | De lastro e em serviço não retribuido | Do trafego | Percurso total | Do lastro | Percurso total | Do trafego | Do lastro | Até 10.000 kilometros | De 10.004 a 30.000 kilometros | De 30.004 a 50.000 kilometros | Mais de 50.000 kilometros | |

UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----|-----|------|-----|------|-----------------|------|----------------|----------------|---------------|----|----|-----|-----|----|
| 0,5 | 0,5 | 0,8 | 1,8 | 0,2 | 15 | Kiloms. 259.362 | 5 | Kiloms. 32.620 | Kiloms. 17.324 | Kiloms. 6.524 | 15 | 5 | — | — | 1 |
| — | 0,8 | 0,5 | 1,3 | 0,6 | 8 | 120.042 | 4 | 52.100 | 15.000 | 13.020 | — | 12 | — | — | 2 |
| — | 0,6 | 0,2 | 0,8 | — | — | 38.121 | — | 33.705 | — | — | — | — | — | — | 3 |
| — | 0,9 | 0,6 | 1,5 | 0,1 | — | 120.225 | — | 8.966 | — | — | 20 | 6 | — | — | 4 |
| — | 3,1 | 1,0 | 4,1 | 2,5 | — | 251.373 | — | 169.772 | — | — | 32 | 17 | — | — | 5 |
| 0,5 | 4,3 | 3,2 | 8,0 | 0,2 | — | 366.019 | — | 113.553 | — | — | 39 | 12 | 5 | — | 6 |
| — | 3,7 | 1,3 | 5,0 | 0,5 | — | 414.150 | — | 205.747 | — | — | 32 | 14 | 7 | 1 | 7 |
| 0,3 | 1,6 | 1,4 | 3,3 | 0,2 | — | 241.910 | — | 84.674 | — | — | 29 | 7 | 5 | — | 8 |
| 0,3 | 2,1 | 2,7 | 5,1 | 1,8 | — | 282.439 | — | 97.051 | — | — | 16 | 12 | 4 | — | 9 |
| — | 0,3 | 0,1 | 0,4 | 0,2 | — | 15.417 | — | 6.379 | — | — | 5 | — | — | — | 10 |
| — | 1,6 | 1,4 | 3,0 | 1,4 | — | 32.015 | — | 14.910 | — | — | 2 | 3 | — | — | 11 |
| — | 4,5 | 1,3 | 5,8 | 0,3 | 10,9 | 323.076 | 0,03 | 140 | 30.098 | 46.666 | 15 | 13 | — | — | 12 |
| — | 1,1 | 0,1 | 1,2 | 0,2 | 1,7 | 61.330 | — | — | 37.841 | — | 14 | 2 | — | — | 13 |
| — | 1,2 | 0,6 | 1,8 | 0,1 | 9,3 | 360.255 | 1,3 | 44.207 | 38.737 | 34.005 | 21 | 21 | — | — | 14 |
| — | 1,4 | — | 1,4 | 0,2 | 8,2 | 204.930 | 0,9 | 36.271 | 24.991 | 40.301 | 8 | 4 | — | — | 15 |
| 9,5 | 3,5 | 4,2 | 17,2 | — | — | 13.383.553 | — | 591.673 | 36.377 | | 30 | 87 | 129 | 103 | 16 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 17 |
| 0,4 | 2,0 | 0,9 | 3,3 | 0,5 | 38 | 1.225.616 | 5 | 275.949 | 32.253 | 55.180 | 2 | 16 | 12 | 3 | 18 |
| — | 1,6 | 0,4 | 2,0 | 0,5 | 1,0 | — | — | 1.366.235 | — | — | — | — | — | — | 19 |
| — | 0,9 | 0,1 | 1,0 | 0,3 | 25 | 40.430 | — | 12.023 | — | — | 3 | 1 | 1 | — | 20 |
| 0,4 | 1,4 | 2,6 | 4,4 | 0,7 | 2,3 | 709.703 | 25 | 116.433 | 28.388 | 4.659 | — | 9 | 13 | 3 | 21 |
| — | 1,3 | — | 1,3 | 0,3 | 46 | 78.190 | 1,1 | 27.536 | 33.995 | 25.305 | — | — | — | — | 22 |
| — | 1,9 | 2,4 | 4,3 | 0,1 | — | 3.318.366 | 14 | 83.605 | 72.139 | 5.971 | 22 | 69 | 72 | — | 23 |
| — | 0,1 | — | 0,1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 24 |

ELA UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|---|---------|---|---------|--------|--------|----|----|---|---|----|
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 25 |
| — | 0,8 | 0,1 | 0,9 | — | 3 | 31.334 | 3 | 1.310 | 10.444 | 436 | 1 | — | — | — | 26 |
| — | 2,2 | 1,8 | 4,0 | 0,3 | — | 381.027 | — | 177.216 | — | — | 43 | 21 | 2 | — | 27 |
| — | 1,4 | — | 1,4 | 0,4 | — | 299.218 | — | — | 2 | 24.937 | 1 | 8 | 2 | — | 28 |
| — | 0,4 | — | 0,4 | — | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 29 |
| 1,4 | 1,9 | 0,2 | 3,5 | 0,2 | — | 583.112 | — | 5.224 | — | — | — | — | — | — | 30 |
| — | 2,0 | — | 2,0 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 31 |
| — | 2,0 | — | 2,0 | — | 3 | 37.921 | 3 | 3.665 | 12.640 | 1.222 | 3 | — | — | — | 32 |
| — | 2,4 | 1,1 | 3,5 | — | — | 361.165 | — | 33.162 | — | — | 71 | 14 | — | — | 33 |
| — | 2,2 | 1,2 | 3,4 | 0,4 | — | 122.464 | — | 25.356 | — | — | — | — | — | — | 34 |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | NUMERO DE TRENS DURANTE O ANNO | | | | | PERCURSO KILOMETRICO DOS TRENS | | | | | |
|-----------------|-------------------------|---|--------|----------|--------|---------------------------------------|--------------------------------|---------|-----------|-----------|---------------------------------------|--------|
| | | De passageiros | Mixto | De carga | Total | De lastro e em serviço não retribuido | De passageiros | Mixtos | De carga | Total | De lastro e em serviço não retribuido | |
| 35 | Leopoldina Railway. | Central de Macahé. | — | 312 | 5 | 317 | 263 | — | 13.914 | 72 | 14.016 | 2.636 |
| 36 | | Norte, Praia Formosa ao Entrocamento..... | 19.358 | — | 2.907 | 22.355 | — | 411.722 | — | 49.353 | 461.075 | — |
| 37 | | Sul do Espirito Santo | 231 | 408 | 123 | 762 | 214 | 13.326 | 50.910 | 10.350 | 74.586 | 2.382 |
| 38 | | Caravellas e ramal do Alegre..... | 1.056 | 732 | 355 | 2.153 | 436 | 5.954 | 32.162 | 8.853 | 46.969 | 4.021 |
| 39 | Corcovado | 5.036 | — | — | 5.036 | 670 | 15.177 | — | — | 15.177 | 1.500 | |
| 40 | Rezende á Bocaina..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 41 | Bananal..... | 2 | 522 | — | 524 | 9 | 72 | 14.616 | — | 14.688 | 477 | |
| 42 | Santos a Jundiaby | 11.819 | — | 15.055 | 27.474 | — | 655.541 | — | 1.614.393 | 2.270.434 | 121.456 | |
| 43 | Sorocahana e Ituana | Capão Bonito a Salto Grande..... | 751 | 730 | 920 | 2.401 | 909 | 163.330 | 67.890 | 111.047 | 315.767 | 64.094 |
| 44 | | Tatuhy a Itararé.. | 972 | 730 | 599 | 2.301 | 1.440 | 257.122 | 46.720 | 101.625 | 405.527 | 92.588 |
| 45 | Noroeste do Brazil..... | — | 380 | 1.055 | 1.465 | 516 | — | 119.562 | 133.296 | 257.853 | 30.611 | |
| 46 | Rio Claro..... | — | — | — | — | — | 609.427 | 196.926 | 1.057.342 | 1.893.695 | 146.021 | |
| 47 | Mogyana.. | Ribeirão Preto a Jaguára e Ramal de Caldas..... | 2.104 | 2.190 | 2.109 | 6.403 | 1.313 | 256.499 | 224.110 | 258.065 | 738.674 | 65.901 |
| 48 | | Jaguára a Araguay | 1.361 | 1.043 | 2.116 | 4.520 | 372 | 162.700 | 75.007 | 248.897 | 453.604 | 24.441 |
| 49 | Quarahim a Itaquy..... | 16 | 672 | 532 | 1.220 | — | 1.245 | 55.500 | 61.683 | 118.423 | — | |
| 50 | S. Paulo-Rio Grande. | Itararé ao Uruguary (a)..... | 323 | 1.048 | 1.171 | 2.547 | 1.037 | 80.463 | 250.191 | 177.163 | 507.820 | 82.561 |
| 51 | | Linha de S. Francisco (a)..... | 28 | 362 | 90 | 489 | 405 | 1.375 | 34.343 | 5.360 | 41.278 | 6.291 |

(a) Faz parte da rede Paraná-Santa Catharina.

| NUMERO DE TRENS, POR DIA, REFERIDOS A EXTENSÃO MÉDIA EM 1910 | | | | | LOCOMOTIVAS EM SERVIÇO, NUMERO MÉDIO DURANTE O ANNO | | | | PERCURSO ANNUAL MÉDIO DE UMA LOCOMOTIVA | | LOCOMOTIVAS QUE PERCORRERAM | | | | NUMERO DE ORDEM |
|--|--------|----------|-------|--|---|----------------|-----------|----------------|---|---------------|-----------------------------|-------------------------------|-------------------------------|---------------------------|-----------------|
| De passageiros | Mixtos | De carga | Total | De lastros e em serviço não retribuido | Do trafego | Percurso total | Do lastro | Percurso total | Do trafego | Do lastro | Até 10.000 kilometros | De 10.001 a 30.000 kilometros | De 30.001 a 50.000 kilometros | Mais de 50.000 kilometros | |
| — | 0,9 | — | 0,9 | 0,2 | 3 | Kiloms. 14.016 | 3 | Kiloms. 5.563 | Kiloms. 4.672 | Kiloms. 1.854 | 3 | — | — | — | 35 |
| 23,5 | — | 2,7 | 26,2 | — | 60,9 | 528.806 | — | — | 8.683 | — | — | — | — | — | 36 |
| 0,3 | 1,2 | 0,2 | 1,7 | — | — | 74.586 | — | 2.382 | — | — | — | — | — | — | 37 |
| 0,2 | 1,2 | 0,3 | 1,8 | 0,2 | — | 46.969 | — | 4.627 | — | — | — | — | — | — | 38 |
| 3,4 | — | — | 3,4 | 1,0 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 39 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 40 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 41 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 42 |
| 2,0 | 0,8 | 1,3 | 4,1 | 0,8 | 13 | 492.867 | 6 | 84.985 | 37.912 | 14.161 | 16 | 12 | 3 | 2 | 43 |
| 2,8 | 0,5 | 1,1 | 4,4 | 1,0 | — | 480.409 | — | 76.070 | — | — | 11 | 5 | 3 | 2 | 44 |
| — | 0,8 | 0,9 | 1,7 | 0,2 | — | 265.318 | — | 30.610 | — | — | 4 | 9 | 3 | — | 45 |
| 2,0 | 0,6 | 3,5 | 6,1 | 0,5 | — | 2.350.445 | — | 37.654 | 33.541 | — | 4 | 8 | 42 | 6 | 46 |
| 2,6 | 2,3 | 2,6 | 7,5 | 0,6 | 14,6 | 984.683 | 1,5 | 61.715 | 67.444 | 41.143 | 37 | 12 | 15 | 3 | 47 |
| 1,6 | 0,7 | 2,1 | 4,4 | 0,2 | 6,8 | 557.392 | 0,2 | 15.925 | 81.969 | 79.625 | 25 | 4 | 4 | 5 | 48 |
| — | 0,8 | 1,0 | 1,8 | — | 8 | 140.591 | — | — | 17.573 | — | 8 | 3 | — | — | 49 |
| 0,3 | 0,9 | 0,7 | 1,9 | 0,3 | 15 | 544.038 | 5 | 86.039 | 26.269 | 17.207 | 10 | 5 | 2 | — | 50 |
| — | 1,0 | 0,1 | 1,1 | 0,2 | 2 | 41.278 | 1 | 8.181 | 20.639 | 8.181 | 1 | 2 | — | — | 51 |

PERCURSO DOS VEICULOS E CONSUMO

| NUMERO DE ORDEN | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | PERCURSO KILOMETRICO | | | | | NUMERO MÉDIO DE VEICULOS POR TREM-KILOMETRO EM SERVIÇO | | CONSUMO LOCOMO | |
|-----------------|-------------------------|----------------------|----------------|--------------------------|------------|-------|--|----------------------------|----------------|-------|
| | | Dos vehiculos | | | | | Do lastro e serviço não retribuido | Do lastro e não retribuido | Cartão | |
| | | De passageiros | De mercadorias | De bagagens e encomendas | De animaos | Total | | | Quantidade | Valor |

I - DA

| | | | | | | | | | | | | |
|----|--|----------------------------|------------|------------|------------|-------------|---------------|---------|------|--------|--------|-------|
| 1 | Baturité. | 555.526 | 1.457.321 | 143.799 | 144.290 | 2.300.939 | 23.868 | 8,8 | 0,8 | 3,600 | \$116 | |
| 2 | Sobral. | 313.932 | 720.284 | €9.838 | 1.096.142 | 2.200.246 | 417.528 | 18,3 | 8,0 | — | — | |
| 3 | Central do Rio Grande do Norte. . . | 33.488 | 111.710 | — | 3.195 | 148.393 | — | — | — | 7,516 | \$267 | |
| 4 | Great-Western Nataf & Independencia . . | 372.905 | 1.150.299 | 56.030 | 53.370 | 1.632.694 | 77.022 | 17,5 | 8,6 | 10,832 | \$235 | |
| 5 | | Conde d'Eu | 1.190.612 | 2.500.000 | 265.508 | 318.519 | 4.301.939 | 429.533 | 17,1 | 2,5 | 10,849 | \$256 |
| 6 | | Recife ao S. Francisco . . | 1.068.956 | 6.003.346 | 536.292 | 445.908 | 8.951.412 | 75.036 | 24,5 | 9,8 | 10,767 | \$253 |
| 7 | | Central de Pernambuco . . | 2.374.714 | 3.401.302 | 613.042 | 507.956 | 6.093.044 | 812.141 | 16,1 | 18,6 | 10,821 | \$256 |
| 8 | | Sul de Pernambuco | 1.309.479 | 2.861.316 | 300.324 | 318.050 | 4.819.199 | 206.043 | 20,0 | 11,9 | 10,806 | \$255 |
| 9 | | Central de Alagóas e ramal | 822.285 | 2.618.924 | 335.232 | 251.217 | 4.027.688 | 96.957 | 14,2 | 0,7 | 10,701 | \$253 |
| 10 | Paulo Affonso. | 30.914 | 177.097 | 13.274 | 13.201 | 231.489 | 26.580 | 15,2 | 4,2 | 6,127 | \$100 | |
| 11 | Ribeirão a Cortez. | 72.732 | 205.901 | 33.302 | 33.090 | 246.025 | 2.814 | 10,8 | 0,2 | 10,666 | \$252 | |
| 12 | Bahia ao S. Francisco. | 860.525 | 1.701.031 | 273.324 | 534.480 | 3.302.260 | 190.391 | 12,4 | 11,6 | 0,649 | \$023 | |
| 13 | Alagoinhas a Propriá | 91.124 | 187.759 | 46.579 | 80.666 | 406.083 | 33.494 | 8,7 | 11,0 | — | — | |
| 14 | S. Francisco. | 318.345 | 1.781.292 | 254.952 | 590.521 | 2.918.110 | 163.878 | 9,4 | 6,1 | — | — | |
| 15 | Central da Bahia | 353.271 | 1.434.003 | 325.233 | 235.002 | 2.347.509 | 331.971 | 14,0 | 12,7 | 12,680 | \$380 | |
| 16 | Central do Brazil. | 58.033.711 | 88.428.124 | 17.519.155 | 16.096.376 | 181.013.336 | (a) 5.407.518 | 16,5 | — | 16,770 | \$350 | |
| | | | | | | | | | | 12,772 | \$267 | |
| 17 | Rio do Ouro. | 229.512 | 45.230 | 147.038 | 37.560 | 459.310 | — | 2,5 | — | — | — | |
| 18 | Rêde Sul Mineira | 1.369.083 | 2.052.536 | 983.674 | 3.017.232 | 7.422.528 | 777.620 | 6,1 | 3,9 | 4,500 | \$158 | |
| 19 | Oeste de Minas | 973.616 | 2.613.655 | 503.172 | 787.927 | 4.883.400 | 1.210.087 | — | — | 3,129 | \$079 | |
| 20 | Goyaz — Formiga a Bambuhy. . . . | 42.990 | 69.917 | 34.388 | 16.456 | 163.751 | 70.462 | 3,6 | 9,9 | — | — | |
| 21 | Paraná (b). | 934.204 | 7.998.332 | 1.037.393 | 112.093 | 10.082.075 | 174.379 | 14,5 | 1,5 | 10.548 | \$293 | |
| 22 | D. Thereza Christina (b). | 76.167 | 768.755 | 125.222 | 83.977 | 1.054.121 | 96.482 | 16,9 | 6,4 | 0,6 | \$029 | |
| 23 | Viação Ferrea do Rio Grande do Sul. . | 3.782.128 | 21.291.637 | 1.437.389 | 3.570.913 | 30.082.067 | 4.892.435 | 9,0 | 58,5 | 12,700 | \$380 | |
| 24 | Madeira — Mamoré | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |

II - CONCEDIDAS

| | | | | | | | | | | | | |
|----|---|--|-----------|---------|---------|-----------|---------|-------|------|--------|--------|-------|
| 25 | Alcobaça á Praia da Rainha. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 26 | Caxias a Cajazeiras | 25.740 | 92.268 | — | — | 118.003 | 1.272 | 3,9 | 1,0 | — | — | |
| 27 | Recife a Limoeiro e ramal de Campina Grande | 1.519.282 | 4.232.489 | 377.447 | 463.313 | 6.622.531 | 307.975 | 17,4 | 13,6 | 10,850 | \$256 | |
| 28 | Victoria a Minas Victoria á Itabira | 332.038 | 541.360 | 173.731 | 23.596 | 1.130.725 | 6.552 | — | — | 2.835 | \$097 | |
| 29 | | Currallinho á Diamantina. | 3.706 | 12.782 | — | — | 16.488 | — | 7,4 | — | 2,600 | \$14 |
| 30 | Leopoldina Railway Leopoldina o Ramal. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 31 | | Sumidouro. | 76.909 | 255.057 | 89.280 | 14.372 | 435.628 | — | 12,6 | — | 11,623 | \$291 |
| 32 | | Prolongamento da Barão de Araruama | 38.936 | 19.683 | 37.838 | 28.771 | 125.228 | 1.587 | 3,3 | 1,0 | 8,930 | \$208 |

(a) Correio e chefe de trem.
(b) Fazem parte da rêde Paraná - Santa Catharina.

DE COMBUSTIVEL E LUBRIFICANTES

Quadro n. 18

| COMBUSTIVEL POR VA-KILOMETRO | | | CONSUMO DE LUBRIFICANTES | | | | | | | | | | | | | | NUMERO DE ORDEN |
|------------------------------|-------|---------------|--------------------------|------------|-------|------------|--------|---------------|------------|-------------------------------|------------|-------|------------|--------|---------------|------------------------|-----------------|
| Lenha | | Total em réis | Por locomotiva-kilometro | | | | | | | Por 1.000 vehiculos-kilometro | | | | | | | |
| | | | Graxa | | Oleos | | Estopa | | | Graxa | | Oleos | | Estopa | | | |
| Quantidade | Valor | Quantidade | Valor | Quantidade | Valor | Quantidade | Valor | Total em réis | Quantidade | Valor | Quantidade | Valor | Quantidade | Valor | Total em réis | Por vehiculo-kilometro | |

UNIÃO

| Kilog. | | | Kilog. | | Litro. | | Kilog. | | | Kilog. | | Litro | | Kilog. | | Réis | | |
|----------------------|-------|-----|--------|-------|--------|-------|--------|-------|----|--------|-------|-------|-------|--------|-------|--------|------|----|
| 3,900 | \$226 | 312 | 0,014 | \$009 | 0,060 | \$013 | 0,009 | \$005 | 27 | 5,825 | \$366 | 1,741 | \$423 | 0,205 | \$102 | 3.196 | 3,2 | 1 |
| 0,700 | \$109 | 109 | 0,011 | \$008 | 0,056 | \$018 | 0,001 | \$001 | 25 | 1,736 | \$961 | — | — | 0,036 | \$025 | 936 | 1,0 | 2 |
| 2,217 | \$714 | 281 | 0,002 | \$001 | 0,031 | \$019 | 0,006 | \$005 | 25 | 5,990 | \$416 | 8,059 | \$119 | 2,210 | \$300 | 11.635 | 11,6 | 3 |
| — | — | 255 | — | — | 0,026 | \$008 | 0,002 | \$001 | 9 | 0,003 | \$002 | 1,253 | \$253 | 0,065 | \$024 | 234 | 0,3 | 4 |
| — | — | 256 | — | — | 0,032 | \$009 | 0,002 | \$001 | 10 | 0,007 | \$004 | 1,133 | \$215 | 0,060 | \$022 | 271 | 3,3 | 5 |
| — | — | 253 | — | — | 0,023 | \$007 | 0,002 | \$001 | 8 | — | — | 1,245 | \$266 | 0,062 | \$023 | 230 | 0,3 | 6 |
| — | — | 256 | — | — | 0,023 | \$008 | 0,002 | \$001 | 9 | 0,010 | \$007 | 1,219 | \$235 | 0,061 | \$022 | 234 | 0,3 | 7 |
| — | — | 253 | — | — | 0,032 | \$010 | 0,002 | \$001 | 11 | 0,001 | \$001 | 1,239 | \$266 | 0,061 | \$023 | 290 | 0,3 | 8 |
| — | — | 253 | — | — | 0,026 | \$008 | 0,002 | \$001 | 9 | 0,003 | \$002 | 1,219 | \$265 | 0,062 | \$023 | 230 | 0,3 | 9 |
| — | — | 100 | 0,007 | \$004 | 0,077 | \$034 | 0,006 | \$003 | 41 | 1,585 | \$057 | 0,107 | \$009 | 0,111 | \$046 | 1.112 | 1,1 | 10 |
| — | — | 252 | — | — | 0,023 | \$008 | 0,003 | \$001 | 9 | — | — | 1,247 | \$264 | 0,063 | \$023 | 233 | 0,3 | 11 |
| 5,520 | \$225 | 247 | — | — | 0,064 | \$004 | 0,002 | \$001 | 5 | 0,433 | \$352 | — | — | 0,100 | \$055 | 408 | 0,4 | 12 |
| 3,713 | \$165 | 165 | — | — | 0,070 | \$034 | 0,003 | \$003 | 37 | 0,096 | \$073 | 0,153 | \$070 | 0,043 | \$016 | 159 | 0,2 | 13 |
| 3,667 | \$207 | 207 | — | — | 0,049 | \$030 | 0,003 | \$003 | 33 | 2,375 | \$833 | 0,060 | \$010 | 0,142 | \$060 | 1.674 | 1,6 | 14 |
| 4,730 | \$098 | 473 | — | — | 0,057 | \$023 | 0,011 | \$004 | 27 | — | — | 4,563 | \$013 | 0,096 | \$055 | 2.403 | 2,4 | 15 |
| — | — | 350 | — | — | 0,053 | \$014 | 0,005 | \$003 | 17 | — | — | — | — | — | — | 3.300 | 3,3 | 16 |
| — | — | 237 | — | — | 0,032 | \$009 | 0,003 | \$004 | 13 | — | — | — | — | — | — | 2.970 | 3,0 | 16 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 17 |
| 0,043 m ³ | \$112 | 270 | 0,005 | \$003 | 0,035 | \$011 | 0,005 | \$002 | 16 | 0,260 | \$162 | 1,236 | \$363 | 0,316 | \$120 | 651 | 0,6 | 18 |
| 0,037 m ³ | \$075 | 151 | 0,015 | \$010 | 0,032 | \$009 | 0,009 | \$005 | 21 | 1,400 | \$913 | 0,907 | \$231 | 0,338 | \$105 | 1.369 | 1,4 | 19 |
| 0,095 m ³ | \$226 | 226 | 0,015 | \$011 | — | — | 0,003 | \$003 | 14 | 4,004 | \$951 | 3,851 | \$549 | 1,055 | \$747 | 5.247 | 5,2 | 20 |
| 0,003 Kilog. | \$014 | 307 | — | — | 0,015 | \$009 | 0,007 | \$004 | 13 | — | — | 1,431 | \$552 | — | — | 552 | 0,6 | 21 |
| 18,9 m ³ | \$090 | 119 | 0,004 | \$002 | 0,076 | \$021 | 0,005 | \$004 | 27 | 0,349 | \$139 | 7,033 | \$916 | 0,521 | \$147 | 2.532 | 0,2 | 22 |
| 0,002 m ³ | \$007 | 337 | 0,006 | \$003 | 0,063 | \$021 | 0,003 | \$003 | 27 | 0,798 | \$375 | 8,378 | \$700 | 1,140 | \$333 | 3.403 | 3,4 | 23 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 24 |

ELA UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|----|
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 25 |
| 3,200 | \$016 | 46 | 0,004 | \$004 | 0,027 | \$010 | 0,007 | \$003 | 17 | 5,625 | \$354 | 3,512 | \$549 | 1,961 | \$791 | 6.234 | 6,3 | 25 |
| — | — | 256 | — | — | 0,023 | \$003 | 0,002 | \$001 | 10 | — | — | 1,227 | \$255 | 0,02 | \$024 | 270 | 0,3 | 27 |
| 0,775 m ³ | \$090 | 187 | 0,011 | \$007 | 0,021 | \$007 | 0,005 | \$001 | 20 | 3,600 | \$301 | 3,377 | \$212 | 0,514 | \$353 | 3.661 | 3,6 | 23 |
| 0,110 m ³ | \$220 | 331 | 0,070 | \$054 | — | — | 0,040 | \$031 | 83 | — | — | — | — | — | — | — | — | 29 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 30 |
| 0,001 m ³ | \$005 | 296 | — | — | 0,013 | \$004 | 0,004 | \$002 | 6 | 0,043 | \$013 | 0,800 | \$133 | 0,101 | \$033 | 137 | 0,2 | 31 |
| 0,003 m ³ | \$010 | 213 | — | — | 0,010 | \$003 | 0,001 | \$001 | 4 | 1,460 | \$533 | 4,740 | \$795 | 1,570 | \$519 | 1.847 | 1,8 | 32 |

| NÚMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | PERCURSO KILOMETRICO | | | | | | NÚMERO MÉDIO DE VEÍCULOS POR TREM KILOMETRO EM SERVIÇO | | CONSUMO MOTIVA | |
|-----------------|---|----------------------|----------------|--------------------------|------------|------------|------------------------------------|--|----------------------------|----------------|-------|
| | | Dos vehiculos | | | | | | Garvão | | Quantidade | Valor |
| | | De passageiros | De mercadorias | De bagagens e encomendas | De animais | Total | De lastro e serviço não retribuido | Do tráfego | Do lastro e não retribuido | | |
| 33 | Carangola e ramaes | 273.984 | 1.569.136 | 134.503 | 167.376 | 2.144.999 | 46.371 | 7,3 | 1,4 | 6,09 | \$140 |
| 34 | St. Eduardo a Itapemirim | 161.461 | 362.065 | 75.762 | 63.184 | 662.472 | 55.917 | 5,8 | 3,7 | — | — |
| 35 | Central de Macahé | 13.970 | 11.477 | 13.914 | 90 | 39.481 | 5.336 | 2,8 | 2,1 | 6,290 | \$145 |
| 36 | Norte. Praia Formosa ao Entroncamento. | 1.566.516 | 520.752 | 428.685 | 36.114 | 2.552.067 | — | — | — | 10,662 | \$266 |
| 37 | Sul do Espírito Santo. | 106.581 | 137.102 | 13.046 | 2.532 | 259.261 | 30.447 | 3,5 | 3,0 | 7,268 | \$182 |
| 38 | Caravellas e ramal do Alegre. | 35.310 | 92.443 | 32.108 | 2.808 | 162.669 | 11.336 | 2,7 | 2,4 | 1,911 | \$046 |
| 39 | Corcovado. | 30.354 | — | — | — | 30.354 | — | — | — | — | — |
| 40 | Rezende á Bocaina | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 41 | Bananal. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 42 | Santos a Jundiaby. | 8.313.105 | 41.243.537 | — | — | 49.591.642 | — | 21,8 | — | 14,350 | \$400 |
| 43 | Sorocabana e Capão Bonito ao Salto Grande. | 612.766 | 1.604.476 | 141.230 | 298.121 | 2.656.643 | 209.801 | 7,0 | 6,4 | 2,701 | \$094 |
| 44 | Ituana Tatuhy a Itararé | 465.732 | 1.806.337 | 227.040 | 232.416 | 2.781.525 | 131.162 | 6,3 | 2,0 | 3,810 | \$137 |
| 45 | Noroeste do Brazil | 322.107 | 977.016 | 122.821 | 35.397 | 1.457.841 | 91.830 | 5,6 | 3,0 | — | — |
| 46 | Rio Claro | 4.935.302 | 31.980.644 | 1.404.002 | 1.189.680 | 42.599.628 | — | 21,2 | — | — | — |
| 47 | Mogyana. { Ribeirão Preto a Jaguára e Ramal de Caldas | 1.023.768 | 2.903.493 | 492.242 | 239.262 | 4.708.765 | 495.791 | 6,3 | 7,5 | 3,893 | \$165 |
| 48 | Jaguára a Araguary | 449.814 | 1.787.682 | 237.125 | 135.174 | 2.609.795 | 106.101 | 5,7 | 4,9 | 3,893 | \$180 |
| 49 | Quarahim a Itaquy | 107.577 | 876.065 | 49.940 | 339.900 | 1.373.432 | — | 11,6 | — | 8,500 | \$427 |
| 50 | S. Paulo-Itararé ao Ucuguay (a) | 1.529.447 | 3.953.396 | 659.994 | 268.314 | 6.411.651 | 733.976 | 13,6 | 9,5 | 1,470 | \$076 |
| 51 | Rio Grande { Linha de S. Francisco (a). | 74.921 | 81.921 | 6.833 | — | 163.745 | 35.305 | 3,9 | 5,6 | — | — |

(a) Faz parte da rêde Paraná - Santa Catharina.

| DE COMBUSTIVEL POR LITRO-KILOMETRO | | | CONSUMO DE LUBRIFICANTES | | | | | | | | | | | | | | | NUMERO DE ORDEN | |
|---------------------------------------|-------|------------------|---------------------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------------|-------------------------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------------|-------------------------------------|-----------------|----|
| Lenha | | Total em réis | Por locomotiva-kilometro. | | | | | | | Por 1.000 vehiculos-kilometro | | | | | | | | | |
| Quantidade | Valor | | Graxa | | Oleos | | Estopa | | Total em réis | Graxa | | Oleos | | Estopa | | Total em réis | Por vehi- culo kilo- metro | | |
| | | | Quantidade | Valor | Quantidade | Valor | Quantidade | Valor | | Quantidade | Valor | Quantidade | Valor | Quantidade | Valor | | | | |
| Kilog. 0,026 | \$090 | 230 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 33 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 34 |
| 0,001 | \$003 | 143 | — | — | 0,015 | \$003 | 0,004 | \$001 | 4 | 3,168 | \$173 | 11,982 | \$306 | 3,280 | \$088 | 4,272 | 4,3 | 35 | |
| — | — | 266 | — | — | 0,021 | \$005 | 0,006 | \$002 | 7 | 0,156 | \$062 | 0,446 | \$030 | 0,050 | \$017 | 159 | 0,2 | 36 | |
| 0,014 | \$038 | 223 | 0,002 | \$001 | 0,022 | \$005 | 0,006 | \$002 | 8 | 0,412 | \$154 | 1,369 | \$354 | 0,363 | \$123 | 631 | 0,6 | 37 | |
| 0,041 | \$150 | 196 | — | — | 0,016 | \$004 | 0,003 | \$001 | 5 | 0,129 | \$046 | 2,047 | \$347 | 0,245 | \$087 | 480 | 0,5 | 38 | |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 39 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 40 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 41 |
| — | — | 460 | — | — | 0,042 | \$016 | — | — | 16 | — | — | 0,871 | \$200 | — | — | 200 | 0,2 | 42 | |
| 0,040 | \$118 | 212 | — | — | 0,040 | \$010 | 0,018 | \$003 | 13 | — | — | 8,260 | \$126 | 3,822 | \$685 | 2,811 | 3,0 | 43 | |
| Kilog. 16,930 m ³ | \$114 | 251 | — | — | 0,037 | \$007 | 0,007 | \$003 | 10 | — | — | 2,454 | \$631 | 0,291 | \$106 | 787 | 0,8 | 44 | |
| 0,064 | \$116 | 116 | 0,004 | \$001 | 0,049 | \$026 | 0,007 | \$004 | 44 | 5,348 | \$065 | 4,012 | \$942 | 1,624 | \$932 | 8,839 | 8,8 | 45 | |
| 0,074 | \$196 | 193 | — | — | 0,027 | \$011 | 0,007 | \$013 | 24 | — | — | 1,520 | \$603 | 0,488 | \$158 | 761 | 0,8 | 46 | |
| 0,046 | \$131 | 296 | — | — | 0,024 | \$011 | 0,009 | \$003 | 14 | 0,300 | \$360 | 1,100 | \$530 | 0,200 | \$070 | 860 | 0,9 | 47 | |
| 0,046 | \$121 | 314 | — | — | 0,024 | \$011 | 0,009 | \$003 | 14 | 0,300 | \$270 | 1,200 | \$550 | 0,200 | \$070 | 890 | 0,9 | 48 | |
| — | — | 427 | — | — | 0,069 | \$017 | 0,004 | \$002 | 19 | — | — | 1,149 | \$302 | 0,345 | \$179 | 481 | 0,5 | 49 | |
| 0,054 | \$248 | 326 | — | — | 0,014 | \$010 | 0,003 | \$002 | 12 | — | — | 1,248 | \$611 | 0,053 | \$028 | 639 | 0,6 | 50 | |
| Kilog. 42,300 | \$114 | 144 | 0,004 | \$003 | 0,069 | \$008 | 0,009 | \$005 | 16 | 0,577 | \$441 | 1,281 | \$306 | 0,432 | \$500 | 1,247 | 1,2 | 51 | |

PERCURSO DOS CARROS DE PASSAGEIROS E VAGÕES DE BAGAGEM E

| NÚMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | CARROS DE 1ª CLASSE | | | CARROS DE 2ª CLASSE | | | CARROS | |
|-----------------|-------------------------|-----------------------------|---|---------------------------------------|-----------------------------|---|---------------------------------------|-----------------------------|---|
| | | Percurso total — Kilometros | Percurso total dos logares offerecidos — Kilometros | Percurso total dos eixos — Kilometros | Percurso total — Kilometros | Percurso total dos logares offerecidos — Kilometros | Percurso total dos eixos — Kilometros | Percurso total — Kilometros | Percurso total dos logares offerecidos — Kilometros |

I — DA

| | | | | | | | | | | |
|----|--|--|-------------|-------------|------------|---------------|-------------|-----------|------------|--------|
| 1 | Baturité | 309.153 | 12.366.120 | 1.236.612 | 245.547 | 10.804.065 | 982.188 | 826 | 33.040 | |
| 2 | Sobral | 181.465 | 3.919.644 | 362.930 | 132.517 | 2.862.367 | 265.034 | — | — | |
| 3 | Central do Rio Grande do Norte | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 4 | Great-Western | Natal á Independeocia | 179.793 | 2.387.651 | 359.586 | 193.202 | 3.239.997 | 386.404 | — | — |
| 5 | | Conde d'Eu | 571.962 | 10.066.549 | 1.143.925 | 618.619 | 12.125.520 | 1.237.298 | — | — |
| 6 | | Recife a S. Francisco | 1.048.357 | 19.918.783 | 2.096.714 | 920.599 | 23.533.569 | 1.811.198 | — | — |
| 7 | | Central de Pernambuco | 1.136.233 | 23.860.893 | 2.272.466 | 1.238.511 | 41.861.672 | 2.477.022 | — | — |
| 8 | | Sul de Pernambuco | 521.854 | 9.654.293 | 1.043.708 | 787.625 | 14.951.256 | 1.575.250 | — | — |
| 9 | | Central de Alagôas e ramal Paulo Affonso | 451.061 | 7.983.770 | 902.122 | 371.224 | 11.062.475 | 742.448 | — | — |
| 10 | Ribeirão a Cortez | 16.414 | 359.466 | 32.828 | 14.500 | 350.900 | 29.000 | — | — | |
| 11 | Ribeirão a Cortez | 33.350 | 406.915 | 66.700 | 39.382 | 1.173.583 | 78.764 | — | — | |
| 12 | Bahia a S. Francisco | 422.022 | 13.124.616 | — | 433.503 | 21.734.746 | — | — | — | |
| 13 | | Alagoinhas a Propriá | 43.219 | 1.383.008 | 129.657 | 44.017 | 2.729.054 | 132.051 | 3.888 | 79.704 |
| 14 | S. Francisco | 97.732 | 4.244.293 | 390.928 | 95.626 | 7.976.613 | 332.504 | 124.987 | 6.573.364 | |
| 15 | Central da Bahia | 179.342 | 3.588.840 | 538.026 | 173.929 | 6.261.444 | 521.787 | — | — | |
| 16 | Central do Brazil | 30.710.143 | 720.577.123 | 122.840.572 | 27.329.568 | 1.155.648.838 | 109.318.272 | — | — | |
| 17 | Rio do Ouro | 62.316 | — | — | 80.043 | — | — | 87.148 | — | |
| 18 | Rede Sul Mineira | 402.974 | 14.910.038 | 1.611.896 | 358.692 | 21.521.520 | 1.434.768 | 607.420 | 27.333.900 | |
| 19 | Oeste de Minas | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 20 | Goyaz, Formiga a Bambui | 6.638 | 160.032 | 26.672 | 5.376 | 215.040 | 21.504 | 30.943 | 930.272 | |
| 21 | Paraná (a) | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 22 | D. Thereza Christina (a) | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 23 | Viação Ferrea do Rio Grande do Sul | 2.170.952 | 73.154.283 | 8.683.809 | 1.109.240 | 55.462.010 | 4.436.980 | 501.936 | 21.081.295 | |
| 24 | Madeira - Mamoré | — | — | — | — | — | — | — | — | |

II — CONCEDIDAS

| | | | | | | | | | | |
|----|--|--|------------|-----------|---------|------------|-----------|---------|-----------|-----------|
| 25 | Alcobaça á Praia da Rainha | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 26 | Caxias a Cajazeiras | 312 | 13.104 | 1.248 | 933 | 28.080 | 3.744 | 24.492 | 1.371.552 | |
| 27 | Recife ao Limoeiro e ramal de Campina Grande | 757.419 | 13.708.827 | 1.514.898 | 791.833 | 19.479.092 | 1.583.666 | — | — | |
| 28 | Victoria a Minas | Victoria á Itabira | 148.810 | — | 581.306 | 137.915 | — | 530.684 | 95.233 | — |
| 29 | | Curcalinho á Diamantina | — | — | — | — | — | — | 3.706 | 148.210 |
| 30 | Leopoldina e ramal | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 31 | Leopoldina Railway | Sumidouro | 5.258 | — | 21.032 | 760 | — | 3.040 | 70.891 | — |
| 32 | | Prolongamento da Barão de Araruama | 164 | 7.380 | 656 | — | — | — | 38.772 | 1.948.600 |

(a) Pertencente á rêde de Viação Paraná - Santa Catharina.
 (b) Inclusive os vagões de bagagens e correios.
 (c) Inclusive os vagões especiaes.
 (d) Inclusive os vagões mixtos de bagagens e animaes.

ENCOMMENDAS, DE MERCADORIAS E ANIMAES EM SERVIÇO DO TRAFEGO

| MIXTOS | VAGÕES DE MERCADORIAS | | | | VAGÕES DE BAGAGEM E ENCOMMENDAS | | | VAGÕES DE ANIMAES | | | VAGÕES DE LASTRO | | | NUMERO DE ORDEN |
|--------|---------------------------------------|-----------------------------|---|---------------------------------------|---------------------------------|---|---------------------------------------|---|---------------------------------------|-----------------------------|---|---------------------------------------|--|-----------------|
| | Percurso total dos eixos — Kilometros | Percurso total — Kilometros | Percurso total das toneladas de capacidade — Kilometros | Percurso total dos eixos — Kilometros | Percurso total — Kilometros | Percurso total das toneladas de capacidade — Kilometros | Percurso total dos eixos — Kilometros | Percurso total das toneladas de peso morto — Kilometros | Percurso total dos eixos — Kilometros | Percurso total — Kilometros | Percurso total das toneladas de peso morto — Kilometros | Percurso total dos eixos — Kilometros | | |

UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|------------|-------------|-------------|------------|-----------|------------|------------|------------|------------|-----------|------------|------------|----|
| 3 304 | 1.457.324 | 13.810.692 | 5.829.296 | 143.799 | 661.475 | 575.196 | 144.290 | 808.034 | 577.160 | 28.668 | 251.728 | 115.472 | 1 |
| — | 720.284 | 3.241.275 | 1.440.568 | 69.838 | 316.230 | 139.676 | 1.096.142 | 4.932.639 | 2.192.234 | 417.526 | — | 835.056 | 2 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 3 |
| — | 1.150.298 | 6.612.487 | 2.300.598 | 56.030 | 62.441 | 112.060 | 53.370 | 314.304 | 106.740 | 77.022 | 139.759 | 154.044 | 4 |
| — | 2.500.000 | 14.650.315 | 5.009.000 | 265.808 | 672.492 | 531.616 | 348.519 | 676.521 | 697.038 | 429.538 | 1.324.064 | 859.066 | 5 |
| — | 6.003.346 | 49.427.980 | 12.006.692 | 538.202 | 1.372.284 | 1.072.404 | 445.908 | 1.126.802 | 891.316 | 75.036 | 272.844 | 150.072 | 6 |
| — | 3.404.302 | 20.541.796 | 6.803.604 | 643.042 | 2.741.653 | 1.236.084 | 507.956 | 2.239.147 | 1.015.912 | 812.140 | 2.505.804 | 1.624.280 | 7 |
| — | 2.861.346 | 21.408.502 | 5.722.692 | 330.324 | 932.151 | 720.648 | 318.050 | 1.091.348 | 636.100 | 206.043 | 651.994 | 412.088 | 8 |
| — | 2.618.924 | 13.512.777 | 5.237.848 | 335.232 | 844.938 | 670.464 | 251.247 | 758.492 | 502.494 | 96.957 | 53.007 | 169.914 | 9 |
| — | 177.097 | 767.044 | 354.194 | 13.274 | 49.263 | 26.548 | 13.204 | 39.342 | 26.408 | 26.580 | 4.998 | 59.160 | 10 |
| — | 206.901 | 1.321.403 | 413.802 | 33.302 | 85.926 | 66.604 | 33.090 | 123.750 | 66.130 | 2.814 | 14.556 | 5.628 | 11 |
| — | 1.704.031 | 9.372.170 | — | 273.324 | 1.639.924 | — | 524.480 | 2.800.723 | — | 190.391 | 929.779 | — | 12 |
| 11.664 | 187.759 | 844.915 | 416.538 | 46.579 | 409.634 | 137.620 | 80.626 | 381.924 | 249.081 | 83.494 | 292.229 | 174.733 | 13 |
| 499.943 | 1.734.292 | 17.842.920 | 7.137.168 | 254.932 | 1.910.140 | 1.019.808 | 590.521 | 3.543.126 | 2.362.084 | 163.878 | 1.130.401 | 655.512 | 14 |
| — | 1.431.003 | 6.453.013 | 2.868.006 | 325.233 | 1.695.592 | 805.142 | 235.002 | 705.006 | 470.094 | 333.971 | 1.023.414 | 679.416 | 15 |
| — | 88.428.124 | — | 353.712.496 | 17.549.155 | — | 70.196.620 | 16.996.376 | — | 67.985.504 | 5.407.548 | — | — | 16 |
| — | 45.230 | — | — | 147.038 | — | — | 37.560 | — | — | — | — | — | 17 |
| 2.429.630 | 2.032.536 | 24.630.432 | 8.210.144 | 983.674 | 8.482.770 | 3.393.108 | 3.017.232 | 22.991.303 | 12.063.928 | 6.053.442 | — | — | 18 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 19 |
| 123.734 | 69.917 | 1.079.458 | 279.668 | 34.388 | 103.164 | 137.552 | 16.456 | 93.736 | 65.824 | 70.462 | 325.547 | 281.848 | 20 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 21 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 22 |
| 2.007.742 | 21.231.637 | 276.791.278 | 61.553.181 | 1.437.358 | 4.312.166 | 5.574.524 | 3.570.913 | — | 14.072.048 | 4.516.735 | 40.650.621 | 27.100.414 | 23 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 24 |

PELA UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | | |
|-------------|-----------|------------|-----------|---------|-----------|---------|------------|-----------|---------|---------|-----------|---------|----|
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 25 |
| 97.968 | 92.268 | 738.144 | 369.072 | — | — | — | — | — | — | 1.272 | 42.456 | 5.033 | 26 |
| — | 4.232.489 | 26.918.232 | 8.464.978 | 377.447 | 1.356.113 | 754.894 | 463.313 | 1.396.811 | 926.626 | 367.975 | 1.329.221 | 795.950 | 27 |
| (c) 273.316 | 483.981 | — | 1.955.924 | 173.731 | — | 714.921 | (b) 27.770 | — | 11.180 | 83.792 | — | 335.163 | 28 |
| 14.824 | 12.732 | 255.640 | 51.123 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 29 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 30 |
| 233.574 | 255.067 | — | 1.020.268 | 89.280 | — | 357.120 | (d) 14.372 | — | 57.488 | 5.410 | — | 21.640 | 31 |
| 155.088 | 19.682 | 251.651 | 76.464 | 37.838 | 373.350 | 451.352 | (d) 28.771 | 199.901 | 115.084 | 1.557 | 19.957 | 6.288 | 32 |

| NÚMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | CARROS DE 1ª CLASSE | | | CARROS DE 2ª CLASSE | | | CARROS | | |
|-----------------|--------------------------------|--|---|---------------------------------------|-----------------------------|---|---------------------------------------|-----------------------------|---|-----------|
| | | Percurso total — Kilometros | Percurso total dos logares offerecidos — Kilometros | Percurso total dos eixos — Kilometros | Percurso total — Kilometros | Percurso total dos logares offerecidos — Kilometros | Percurso total dos eixos — Kilometros | Percurso total — Kilometros | Percurso total dos logares offerecidos — Kilometros | |
| 33 | Leopoldina Railway | Carangola | 71.853 | 3.233.385 | 237.412 | 58.332 | 2.018.100 | 233.448 | 143.763 | 6.469.605 |
| 34 | | St. Eduardo a Itapemirim . . | 88.085 | 3.933.825 | 352.340 | 73.004 | 3.650.200 | 282.016 | 372 | 16.740 |
| 35 | | Central de Macahé | — | — | — | — | — | — | 13.970 | 712.470 |
| 36 | | Norte | 826.734 | — | 3.303.936 | 714.971 | — | 2.459.834 | 24.811 | — |
| 37 | | Sul do Espírito Santo | 66.943 | 2.293.719 | 267.772 | 36.117 | (f) 2.029.014 | 144.468 | 3.521 | — |
| 38 | Caravellas e ramal do Alegre . | 316 | — | 1.261 | — | — | — | 34.094 | 1.655.410 | |
| 39 | Corcovado | 15.177 | 834.737 | 30.354 | — | — | — | — | — | |
| 40 | Rezende á Bocaina | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 41 | Bananal | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 42 | Santos a Jundiaby | 3.504.104 | 125.071.472 | 13.490.800 | 3.921.259 | 252.529.083 | 14.508.658 | 917.742 | 43.217.437 | |
| 43 | Sorocabana e Ituana | Prolongamento para Tibagy . | 196.415 | 4.713.960 | 785.660 | 235.004 | 10.840.184 | 910.016 | 181.347 | 4.715.029 |
| 44 | | Ramal de Itararé | 158.423 | 3.803.152 | 633.692 | 159.981 | 7.359.725 | 639.924 | 147.325 | 3.830.528 |
| 45 | Noroeste do Brazil | 53.844 | — | 215.376 | 185.586 | — | 742.344 | 82.677 | — | |
| 46 | Rio Claro | — | — | — | — | — | — | 4.935.302 | — | |
| 47 | Mogyana | Ribeirão Preto a Jaguára e ramal de Caldas | 391.753 | 18.315.636 | 1.579.912 | 399.321 | 24.680.016 | 1.597.284 | 229.694 | — |
| 48 | | Jaguára a Araguary | 191.864 | 8.374.392 | 767.456 | 176.396 | 10.424.352 | 705.584 | 81.554 | — |
| 49 | Quarabim a Itaquy | 32.959 | — | 131.836 | 31.902 | — | 127.608 | 42.716 | — | |
| 50 | S. Paulo - Rio Grande. | Itararé ao Uruguay (a) . . . | 639.457 | 12.543.786 | 1.278.914 | 719.812 | 14.143.586 | 1.439.624 | 170.176 | 3.331.404 |
| 51 | | Linha de S. Francisco (a) . . | 35.365 | 693.955 | 70.736 | 39.553 | 777.176 | 79.103 | — | — |

(a) Pertencente á rede de Viação Paraná - Santa Catharina.
 (d) Inclusive os vagões mixtos, de bagagens e animais.
 (e) Inclusive vagões, de bagagens e de 2ª classe.
 (f) Inclusive os carros mixtos.
 (g) Percurso total dos carros de 1ª e 2ª classes e mixtos.

| MIXTOS | VAGÕES DE MERCADORIAS | | | VAGÕES DE BAGAGENS E ENCOMENDAS | | | VAGÕES DE ANIMAES | | | VAGÕES DE LASTRO | | | NUMERO DE ORDEN |
|-----------|---------------------------------------|-----------------------------|---|---------------------------------|---|---------------------------------------|-----------------------------|---|---------------------------------------|-----------------------------|---|---------------------------------------|-----------------|
| | Percurso total dos eixos — Kilometros | Percurso total — Kilometros | Percurso total das toneladas de capacidade — Kilometros | Percurso total — Kilometros | Percurso total das toneladas de capacidade — Kilometros | Percurso total dos eixos — Kilometros | Percurso total — Kilometros | Percurso total das toneladas de peso morto — Kilometros | Percurso total dos eixos — Kilometros | Percurso total — Kilometros | Percurso total das toneladas de peso morto — Kilometros | Percurso total dos eixos — Kilometros | |
| 575.076 | 1.560.136 | 14.763.014 | 6.276.544 | 183.847 | 2.266.164 | 755.398 | (d) 13.032 | 621.676 | 452.128 | 46.371 | 1.839.228 | 135.433 | 33 |
| 1.438 | 362.065 | 3.301.763 | 1.482.260 | 75.762 | 909.140 | 303.048 | 63.184 | 347.512 | 252.733 | 55.917 | 338.183 | 223.668 | 34 |
| 55.880 | 11.477 | 158.205 | 45.908 | 13.944 | 139.440 | 55.776 | (d) 90 | 630 | 350 | 5.336 | 35.572 | 21.344 | 35 |
| 99.244 | 520.752 | — | 2.083.008 | 428.635 | — | 1.711.740 | (e) 35.114 | — | 144.456 | — | — | — | 36 |
| 14.034 | 137.102 | — | 543.408 | 13.046 | — | 52.184 | 2.532 | — | 10.128 | 30.417 | — | 121.788 | 37 |
| 139.926 | 92.443 | — | 369.772 | 32.408 | — | 128.432 | (d) 2.308 | — | 11.232 | 11.336 | — | 45.844 | 38 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 39 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 40 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 41 |
| 3.670.978 | 41.243.537 | 614.933.190 | 409.303.623 | — | — | — | — | — | — | 121.459 | — | — | 42 |
| 725.338 | 1.601.476 | 24.067.140 | 6.447.904 | 141.290 | 1.412.800 | 565.120 | 293.121 | 2.265.720 | 1.192.434 | 209.801 | 700.735 | 440.602 | 43 |
| 539.312 | 1.806.337 | 27.095.055 | 7.225.343 | 227.049 | 2.270.400 | 908.130 | 262.416 | 2.443.332 | 1.429.664 | 131.102 | 438.081 | 262.324 | 44 |
| 330.703 | 977.016 | 11.824.894 | 3.903.054 | 122.821 | — | 491.234 | 35.807 | 269.227 | 143.508 | 91.830 | — | 337.320 | 45 |
| 9.870.601 | (g) 34.930.644 | — | 69.934.235 | 1.494.002 | — | 2.983.034 | 1.169.630 | — | 2.373.330 | — | — | — | 46 |
| 918.776 | 2.933.493 | 22.376.649 | 11.613.972 | 492.242 | — | 1.933.933 | 299.262 | 2.763.393 | 1.157.018 | 495.791 | — | 1.933.184 | 47 |
| 326.216 | 1.787.632 | 14.065.147 | 7.150.728 | 237.125 | — | 943.590 | 135.174 | 1.291.536 | 540.693 | 103.101 | — | 424.404 | 48 |
| 170.864 | 876.075 | — | — | 49.940 | — | — | 339.900 | — | — | — | — | — | 49 |
| 340.356 | 3.953.896 | 18.563.341 | 7.907.792 | 659.994 | 2.939.973 | 1.319.933 | 263.314 | 1.073.256 | 536.626 | 793.976 | 3.135.901 | 1.537.952 | 50 |
| — | 81.991 | 409.955 | 163.962 | 6.833 | 30.743 | 13.666 | — | — | — | 35.505 | 141.220 | 70.610 | 51 |

RECEITAS

| NUMERO DE ORDEN | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | RECEITA DO TRAFEGO | | | | | | |
|-----------------|-------------------------|--------------------|-----------------------|---------|--------|-------------|-------------------------|-------------|
| | | Passageiros | Bagagens e encomendas | Animaes | Carros | Mercadorias | Telegrapho ou telephone | Armazenagem |

I — DA

| | | | | | | | | |
|----|--|----------------------|----------------|----------------|-------------|-----------------|--------------|-------------|
| 1 | Baturité | 474.640\$900 | 83.755\$000 | 26.191\$460 | — | 922.193\$290 | 43.334\$750 | 1.660\$360 |
| 2 | Sobral | 91.070\$100 | 9.629\$240 | 113.265\$400 | — | 333.473\$420 | 30.410\$470 | 296\$870 |
| 3 | Central do Rio Grande do Norte | 23.237\$975 | 6.666\$625 | 181\$400 | — | 53.239\$000 | 2.150\$500 | — |
| 4 | Natal a Independencia | 107.217\$650 | 22.659\$690 | 4.613\$570 | — | 169.105\$200 | 7.121\$330 | 661\$500 |
| 5 | | Conde d'Eu | 193.933\$760 | 51.503\$370 | 5.400\$460 | — | 572.767\$760 | 10.013\$660 |
| 6 | Recife ao S. Francisco | 457.006\$920 | 119.311\$300 | 15.909\$600 | — | 1.827.615\$000 | 13.822\$190 | 3.331\$670 |
| 7 | Central de Pernambuco | 522.213\$400 | 92.165\$260 | 24.726\$040 | — | 1.020.921\$150 | 20.652\$370 | 3.274\$400 |
| 8 | Sul do Pernambuco | 174.189\$190 | 38.639\$640 | 17.910\$600 | — | 561.990\$350 | 11.173\$300 | 372\$300 |
| 9 | Central de Alagôas e ramal Paulo Affonso | 4.807\$590 | 493\$390 | 330\$300 | — | 30.343\$900 | 4.678\$430 | — |
| 10 | Ribeirão a Cortez | 11.936\$760 | 2.457\$840 | 291\$900 | — | 42.975\$300 | 522\$330 | 6.3\$700 |
| 12 | Bahia ao S. Francisco | 333.913\$100 | 43.451\$753 | 29.493\$290 | — | 601.035\$160 | 6.775\$917 | 1.296\$503 |
| 13 | Alagoinhas a Propriá | 61.621\$300 | 4.714\$066 | 15.930\$940 | — | 52.133\$100 | 1.376\$831 | 119\$00 |
| 14 | S. Francisco | 193.931\$700 | 23.653\$923 | 53.402\$140 | — | 915.147\$700 | 10.221\$011 | 304\$720 |
| 15 | Central da Bahia | 153.861\$920 | 20.553\$860 | 6.409\$020 | — | 711.915\$500 | 8.203\$510 | 259\$260 |
| 16 | Central do Brazil | 10.554.529\$361 | 2.235.569\$930 | 1.303.731\$559 | 17.285\$700 | 14.477.811\$117 | 63.592\$191 | 49.776\$552 |
| 17 | Rio do Ouro | 43.749\$310 | 13.330\$000 | — | — | 33.579\$550 | — | — |
| 18 | Rêde Sul Mineira | 753.075\$250 | 172.014\$531 | 522.193\$893 | 300\$300 | 1.951.892\$363 | 33.510\$225 | 4.217\$610 |
| 19 | Oeste de Minas | 450.560\$300 | 113.229\$020 | 93.057\$400 | 563\$300 | 1.716.977\$000 | 21.159\$710 | 3.421\$100 |
| 20 | Goyaz. Formiga a Bambuly | 26.516\$960 | 2.773\$220 | 3.635\$170 | 43\$200 | 53.919\$900 | 1.432\$100 | — |
| 21 | Paraná (a) | 490.793\$300 | 93.512\$000 | 27.786\$930 | 1.190\$400 | 4.005.856\$560 | 17.385\$910 | — |
| 22 | D. Tereza Christina (a) | 41.519\$260 | 10.512\$300 | 2.666\$920 | 50\$660 | 71.219\$500 | 236\$040 | — |
| 23 | Viação Ferrea do Rio Grande do Sul | 2.253.413\$660 | 430.901\$390 | 493.651\$000 | 13.940\$320 | 6.731.204\$000 | (c) | (c) |
| 24 | Madeira - Mamoré | 31.993\$500 | 1.437\$573 | 76\$3010 | — | 91.355\$904 | — | 132\$200 |

II — CONCEDIDAS

| | | | | | | | | | |
|----|--|---|--------------|--------------|-------------|----------------|----------------|-------------|------------|
| 25 | Alcobaça á Praia da Rainha | — | — | — | — | — | — | — | |
| 26 | Caxias a Cajazeiras | 18.453\$491 | 6.802\$188 | 253\$600 | — | 74.263\$418 | 1.303\$000 | 63\$120 | |
| 27 | Recife ao Limoeiro e ramal de Campina Grande | 574.161\$350 | 113.912\$210 | 24.717\$160 | — | 1.170.245\$130 | 21.533\$710 | 1.942\$350 | |
| 28 | Victoria a Minas. { | Victoria a Itabira | 117.744\$600 | 13.713\$300 | 4.304\$300 | 818\$700 | 483.438\$700 | 7.849\$118 | — |
| 29 | | Currallinho a Diamantina | 3.051\$300 | 336\$100 | 61\$700 | — | 2.617\$900 | 29\$000 | — |
| 30 | Leopoldina e ramal | Leopoldina e ramal | 392.901\$300 | 121.014\$160 | 31.683\$300 | 186\$900 | 1.874.859\$200 | 21.116\$700 | 2.195\$300 |
| 31 | | Sumidouro | 27.517\$714 | 8.169\$591 | 298\$700 | — | 53.359\$100 | 1.123\$651 | — |
| 32 | Leopoldina Railway. { | Prolongamento da Barão de Araruaa | 9.890\$103 | 4.193\$052 | 122\$000 | — | 35.313\$768 | 1.151\$864 | 94\$900 |
| 33 | | Carangola e ramaes | 115.775\$130 | 26.332\$385 | 9.537\$300 | 93\$500 | 531.205\$845 | 2.730\$060 | — |
| 34 | Santo Eduardo ao Itapemirim | 60.803\$130 | 8.640\$541 | 473\$190 | — | 91.452\$615 | 1.588\$100 | 555\$700 | |

(a) Foram excluidas as receitas do mez de janeiro, por não estar ainda neste periodo constituída a rêde: Minas e Rio 213.403\$231 o Sapucahy 113.235\$380.
 (b) Faz parte da Rêde de Viação Paraná Santa-Catharina.
 (c) Incluída em animaes.
 (d) Incluída em diversas e oventuras.
 (e) De 12 de junho a 31 de dezembro.

TOTAES

Quadro n. 20

| Diversas e eventuais | Total | Recitas accessorias | Receita total | RELAÇÃO POR CENTO | | | | | | | | | | Recitas accessorias | Receita total | NUMERO DE ORDEM |
|----------------------|-------|---------------------|---------------|-------------------|-----------------------|--------|--------|-------------|-------------------------|-------------|----------------------|-------|---------------------|---------------------|---------------|-----------------|
| | | | | Passageiros | Bagagens e encomendas | Animas | Carros | Mercadorias | Telegrapho ou telephone | Armazenagem | Diversos e eventuais | Total | Recitas accessorias | | | |

UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|------------------|--------------|--------------------|-------|------|-------|------|-------|-------|------|-------|--------|------|--------|----|
| 50:730\$302 | 1.607:509\$062 | — | 1.607:509\$062 | 20,52 | 5,52 | 1,62 | — | 57,36 | 2,69 | 0,10 | 3,19 | 100,00 | — | 100,00 | 1 |
| 20:832\$440 | 599:005\$040 | — | 599:005\$040 | 15,23 | 1,60 | 18,90 | — | 55,67 | 5,08 | 0,04 | 3,48 | 100,00 | — | 100,00 | 2 |
| 8:297\$000 | 103:772\$500 | — | 103:772\$500 | 27,21 | 6,42 | 0,18 | — | 56,12 | 2,07 | — | 8,00 | 100,00 | — | 100,00 | 3 |
| 1:922\$650 | 313:577\$090 | — | 313:577\$090 | 34,19 | 7,29 | 1,47 | — | 53,98 | 2,27 | 0,21 | 0,64 | 100,00 | — | 100,00 | 4 |
| 21:463\$910 | 870:266\$670 | — | 870:266\$670 | 22,86 | 5,93 | 0,62 | — | 65,82 | 1,15 | 1,15 | 2,47 | 100,00 | — | 100,00 | 5 |
| 9:398\$840 | 2.451:445\$140 | — | 2.451:445\$120 | 18,64 | 4,87 | 0,65 | — | 74,55 | 0,77 | 0,14 | 0,38 | 100,00 | — | 100,00 | 6 |
| 9:324\$520 | 1.693:277\$140 | — | 1.693:277\$140 | 30,84 | 5,45 | 1,46 | — | 60,26 | 1,22 | 0,25 | 0,49 | 100,00 | — | 100,00 | 7 |
| 4:396\$440 | 803:706\$610 | — | 803:706\$610 | 21,54 | 4,78 | 2,22 | — | 69,49 | 1,38 | 0,04 | 0,55 | 100,00 | — | 100,00 | 8 |
| 23:796\$310 | 1.018:339\$010 | — | 1.018:339\$010 | 26,22 | 3,86 | 1,24 | — | 71,37 | 0,76 | 0,21 | 2,34 | 100,00 | — | 100,00 | 9 |
| 2:632\$200 | 43:593\$410 | — | 43:593\$410 | 11,03 | 1,14 | 0,57 | — | 69,62 | 11,19 | — | 6,15 | 100,00 | — | 100,00 | 10 |
| 134\$900 | 58:465\$230 | — | 58:465\$230 | 20,50 | 4,26 | 0,50 | — | 73,51 | 0,89 | 0,10 | 0,24 | 100,00 | — | 100,00 | 11 |
| 24:927\$593 | 1.040:918\$428 | 705\$656 | 1.041:624\$084 | 32,07 | 4,17 | 2,83 | — | 57,70 | 0,65 | 0,12 | 2,39 | 99,93 | 0,07 | 100,00 | 12 |
| 1:430\$900 | 137:576\$687 | 215\$164 | 137:791\$851 | 44,87 | 3,43 | 11,56 | — | 37,84 | 0,99 | 0,08 | 1,06 | 99,83 | 0,17 | 100,00 | 13 |
| 9:944\$139 | 1.236:903\$418 | 8:570\$600 | 1.245:474\$018 | 15,18 | 1,91 | 4,69 | — | 75,89 | 0,82 | 0,02 | 0,80 | 99,31 | 0,69 | 100,00 | 14 |
| 32:937\$170 | 927:143\$290 | 46:033\$220 | 933:131\$510 | 15,98 | 2,09 | 0,65 | — | 72,41 | 0,83 | 0,02 | 3,35 | 95,31 | 4,69 | 100,00 | 15 |
| 520:007\$684 | 29.223:209\$757 | 220:266\$629 | 29.443:566\$386 | 35,83 | 7,59 | 4,44 | 0,06 | 49,16 | 0,22 | 0,17 | 1,76 | 99,23 | 0,77 | 100,00 | 16 |
| 263:986\$440 | 410:635\$300 | 1.622\$792 | 421:258\$092 | 11,57 | 3,16 | — | — | 21,03 | — | — | 63,85 | 99,61 | 0,39 | 100,00 | 17 |
| 29:274\$151 | 3.475:300\$951 | 94:344\$010 | (a) 3.569:611\$961 | 21,12 | 4,82 | 14,63 | 0,01 | 54,76 | 1,08 | 0,12 | 0,81 | 97,36 | 2,64 | 100,00 | 18 |
| 783:039\$981 | 3.224:942\$811 | 24.253\$247 | 3.249:196\$058 | 13,86 | 4,40 | 3,01 | 0,01 | 52,84 | 0,74 | 0,11 | 21,25 | 99,22 | 0,78 | 100,00 | 19 |
| 12:088\$970 | 100:446\$750 | — | 100:446\$750 | 26,40 | 2,76 | 3,62 | 0,05 | 53,71 | 1,43 | — | 12,03 | 100,00 | — | 100,00 | 20 |
| 45:795\$707 | 4.682:356\$807 | — | 4.682:356\$807 | 10,48 | 2,90 | 0,59 | 0,03 | 85,56 | 0,38 | — | 0,66 | 100,00 | — | 100,00 | 21 |
| 16:857\$470 | 143:092\$730 | — | 143:092\$730 | 29,04 | 7,35 | 1,86 | 0,03 | 49,78 | 0,16 | — | 0,78 | 100,00 | — | 100,00 | 22 |
| 724:900\$796 | 10.711:044\$160 | — | 10.711:044\$160 | 21,07 | 4,27 | 4,33 | 1,55 | 62,43 | (c) | (c) | 6,35 | 100,00 | — | 100,00 | 23 |
| — | (d) 123:631\$222 | — | (d) 123:631\$222 | 24,86 | 1,12 | 0,59 | — | 73,33 | — | 0,10 | — | 100,00 | — | 100,00 | 24 |

PELA UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------|----------------|------------|----------------|-------|------|------|------|-------|------|------|-------|--------|------|--------|----|
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 25 |
| 6:194\$600 | 107:344\$417 | 3:018\$885 | 110:355\$302 | 16,72 | 6,16 | 0,24 | — | 67,29 | 1,18 | 0,06 | 5,62 | 97,27 | 2,73 | 100,00 | 23 |
| 17:709\$480 | 1.324:554\$390 | 620\$350 | 1.725:374\$740 | 21,71 | 6,61 | 1,43 | — | 67,86 | 1,25 | 0,17 | 0,97 | 100,00 | — | 100,00 | 27 |
| 27:570\$829 | 655:439\$547 | — | 655:439\$547 | 17,96 | 2,09 | 0,66 | 0,13 | 73,76 | 1,19 | — | 4,21 | 100,00 | — | 100,00 | 23 |
| 1:066\$737 | 7:212\$137 | — | 7:212\$137 | 42,60 | 5,40 | 0,20 | — | 36,56 | 0,40 | — | 14,90 | 100,00 | — | 100,00 | 29 |
| 10:559\$100 | 2.457:547\$890 | 874\$540 | 2.453:418\$620 | 15,98 | 4,92 | 1,41 | 0,01 | 76,28 | 0,86 | 0,09 | 0,43 | 99,96 | 0,04 | 100,00 | 30 |
| 896\$990 | 93:370\$749 | — | 93:370\$749 | 29,47 | 8,75 | 0,32 | — | 59,29 | 1,21 | — | 0,96 | 100,00 | — | 100,00 | 31 |
| 63:713\$816 | 114:469\$503 | — | 114:469\$503 | 8,63 | 3,66 | 0,11 | — | 30,85 | 0,01 | 0,08 | 55,66 | 100,00 | — | 100,00 | 32 |
| 93:110\$398 | 813:891\$218 | — | 813:891\$218 | 17,91 | 3,24 | 1,18 | 0,01 | 65,27 | 0,34 | — | 12,05 | 100,00 | — | 100,00 | 33 |
| 4:210\$070 | 167:724\$205 | — | 167:724\$205 | 36,25 | 5,15 | 0,28 | — | 54,53 | 0,95 | 0,33 | 2,51 | 100,00 | — | 100,00 | 34 |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | RECEITA DO TRAFEGO | | | | | | | |
|-----------------|--|---|-----------------------|--------------|--------------|-----------------|-------------------------|-------------|-------------|
| | | Passageiros | Bagagens e encomendas | Animaes | Carros | Mercadorias | Telegrapho ou telephone | Armazenagem | |
| 35 | Central de Macabé. | 5:500\$186 | 1:402\$480 | 153\$200 | — | 30:624\$400 | 238\$645 | 104\$100 | |
| 36 | Leopoldina Railway. | Norte. Praia Formosa ao | | | | | | | |
| | | Entroncamento | 623:978\$527 | 106:537\$962 | 4:243\$700 | 2:584\$700 | 235:373\$487 | 1:388\$359 | 933\$100 |
| 37 | | Sul do Espirito Santo . . . | 90:011\$220 | 13:323\$330 | 1:123\$700 | — | 126:857\$630 | 1:503\$860 | 526\$500 |
| 33 | Caravellas e Ramal do Alegre | 44:336\$000 | 6:263\$600 | 1:052\$400 | — | 174:560\$480 | 1:592\$980 | 237\$300 | |
| 39 | Corcovado | 67:627\$000 | — | — | — | — | — | — | |
| 40 | Rezende a Bocaina. | 12:273\$900 | 5:054\$400 | 195\$500 | — | 22:637\$700 | 745\$900 | — | |
| 41 | Bapanal | 7:856\$300 | — | — | — | 20:405\$600 | 43\$100 | — | |
| 42 | Santos a Jundiahy | 2.503:002\$440 | 740:196\$530 | 63:693\$690 | 3:433\$900 | 21.841:025\$300 | 107:091\$580 | 63:850\$500 | |
| 43 | Sorocabana e Ituauna | Capão Bonito ao Salto Grande. | 271:903\$070 | 38:124\$940 | 86:770\$330 | — | 637:719\$090 | 16:282\$210 | 2:542\$450 |
| 44 | | Tatuy a Itararé | 233:757\$220 | 44:511\$080 | 107:285\$370 | — | 502:408\$120 | 10:774\$800 | 1:930\$640 |
| 45 | Noroeste do Brazil. Baurá a Itapura. . . . | 114:472\$659 | 12:569\$680 | 3:535\$820 | 491\$000 | 417:103\$340 | 7:905\$240 | 1:365\$900 | |
| 46 | Rio Claro. | 1.378:210\$590 | 287:511\$530 | 121:525\$430 | — | 6.906:812\$470 | 94:967\$095 | 18:989\$530 | |
| 47 | Moçana | Ribeirão Preto a Jaguára e ramal de Caldas. | 531:765\$290 | 80:342\$930 | 60:933\$920 | — | 1.268:755\$740 | 30:611\$385 | 16:602\$740 |
| 48 | | Jaguára a Araguary. | 191:556\$890 | 33:850\$930 | 32:612\$690 | — | 672:233\$090 | 12:571\$740 | 11:016\$120 |
| 49 | Quarahim a Itaquy. | 78:005\$045 | 9:232\$330 | 41:120\$920 | — | 252:795\$520 | 2:357\$495 | 3:153\$820 | |
| 50 | S. Paulo - Rio Grande. | Itararé ao Uruguay (a) . . | 513:334\$107 | 69:612\$422 | 24:993\$425 | 1:135\$560 | 1.291:492\$471 | 29:503\$045 | 5:525\$470 |
| 51 | | Linha de S Francisco (a). | 43:360\$740 | 4:143\$535 | 226\$090 | 32\$300 | 35:522\$445 | 1:740\$335 | 5:692\$493 |

(a) Foram excluidas as receitas do mez de janeiro, por não estar ainda neste periodo constituida a rede: Minas e Rio 242:403\$231 e Sapucahy 113:266\$530.

| | | Receitas accessorias | Receita total | RELAÇÃO POR CENTO | | | | | | | | | | Total | Receitas accessorias | Receita total | NUMERO DE ORDEM |
|----------------------------|-----------------|-------------------------|-----------------|-------------------|-----------------------------|---------|--------|-------------|-------------------------------|-------------|----------------------------|--------|------|--------|-------------------------|---------------|-----------------|
| Diversas e eventuaes | Total | | | Passageiros | Bagagens e encomendas | Animaes | Carros | Mercadorias | Telegrapho ou telephone | Armazenagem | Diversos e eventuaes | Total | | | | | |
| 24:281\$172 | 62:398\$773 | — | 62:398 773 | 8,96 | 2,25 | 0,25 | — | 49,08 | 0,33 | 0,17 | 38,91 | 100,00 | — | 100,00 | 35 | | |
| 8:714\$318 | 1.013:304\$153 | — | 1.013:879\$153 | 61,55 | 10,51 | 0,42 | 0,25 | 26,18 | 0,15 | 0,09 | 0,55 | 100,00 | — | 100,00 | 33 | | |
| 7:520\$340 | 240:879\$530 | — | 240:879\$530 | 37,37 | 5,53 | 0,47 | — | 52,66 | 0,63 | 0,22 | 3,12 | 100,00 | — | 100,00 | 37 | | |
| 232\$140 | 223:329\$900 | — | 223:329\$900 | 19,44 | 2,75 | 0,46 | — | 76,45 | 0,70 | 0,10 | 0,10 | 100,00 | — | 100,00 | 38 | | |
| — | 67:627\$000 | — | 67:627\$000 | 100,00 | — | — | — | — | — | — | — | 100,00 | — | 100,00 | 39 | | |
| 1:085\$100 | 42:045\$500 | — | 42:045\$500 | 29,19 | 12,02 | 0,47 | — | 53,90 | 1,77 | — | 2,59 | 100,00 | — | 100,00 | 40 | | |
| — | 28:305\$000 | — | 28:305\$000 | 27,76 | — | — | — | 72,09 | 0,15 | — | — | 100,00 | — | 100,00 | 41 | | |
| 445:247\$560 | 25.737:541\$530 | 31:817\$300 | 25.769:353\$830 | 0,71 | 2,76 | 0,23 | 0,02 | 84,75 | 0,41 | 0,23 | 1,73 | 93,85 | 0,12 | 100,00 | 42 | | |
| — | 1.053:342\$000 | 8:049\$910 | 1.061:392\$000 | 25,62 | 3,59 | 8,18 | — | 60,08 | 1,53 | 0,24 | — | 99,24 | 0,76 | 100,00 | 43 | | |
| — | 903:639\$600 | 4:759\$150 | 908:498 050 | 26,06 | 4,90 | 11,81 | — | 55,31 | 1,19 | 0,21 | — | 99,45 | 0,55 | 100,00 | 44 | | |
| 17:046\$701 | 574:191\$340 | — | 574:191\$340 | 19,58 | 2,41 | 0,61 | 0,09 | 72,64 | 1,38 | 0,24 | 2,97 | 100,00 | — | 100,00 | 45 | | |
| 49:016\$153 | 8.857:033\$938 | — | 8.857:033\$968 | 15,56 | 3,21 | 1,37 | — | 78,00 | 1,07 | 0,21 | 0,55 | 100,00 | — | 100,00 | 46 | | |
| — | 1.989:047\$905 | 16.064\$047 | 2.005:091\$952 | 26,52 | 4,00 | 3,04 | — | 63,21 | 1,53 | 0,83 | — | 99,20 | 0,80 | 100,00 | 47 | | |
| — | 953:851\$560 | 26:853\$896 | 980:705 456 | 19,53 | 3,42 | 3,33 | — | 68,55 | 1,28 | 1,12 | — | 97,20 | 2,74 | 100,00 | 48 | | |
| 37:807\$773 | 424:503\$403 | — | 424:503\$403 | 13,38 | 2,18 | 9,69 | — | 59,55 | 0,55 | 0,75 | 8,90 | 100,00 | — | 100,00 | 49 | | |
| 141:965\$902 | 2.032:568\$102 | — | 2.032:568\$102 | 31,89 | 3,33 | 1,20 | 0,05 | 62,02 | 1,42 | 0,26 | 6,82 | 100,00 | — | 100,00 | 50 | | |
| 4:851\$907 | 100:545\$351 | — | 100:545\$351 | 43,10 | 4,10 | 0,22 | 0,02 | 35,33 | 1,73 | 5,66 | 4,83 | 100,00 | — | 100,00 | 51 | | |

| NUMERO DE ORDEN | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | RECEITAS DO TRAFEGO POR KILOMETRO TRAFEGADO | | | | | | | | |
|-----------------|--|---|-----------------------|-----------|----------|-------------|-------------------------|-------------|--------------------|----------|
| | | Passageiros | Bagagens e encomendas | Animaes | Carros | Mercadorias | Telegrapho on telephone | Armazenagem | Diversas eventnaes | |
| 1 | Baturité | 1:277\$953 | 239\$023 | 70\$527 | — | 2:482\$972 | 116\$877 | 4\$470 | 136\$589 | |
| 2 | Sobral | 380\$080 | 40\$182 | 472\$648 | — | 1:391\$547 | 127\$026 | 1\$238 | 86\$932 | |
| 3 | Central do Rio Grande do Norte | 33\$964 | 70\$738 | 2\$171 | — | 697\$022 | 25\$738 | — | 99\$301 | |
| 4 | Great-Western | Natal & Independencia | 626\$232 | 133\$529 | 26\$978 | — | 957\$781 | 41\$800 | 3\$864 | 11\$640 |
| 5 | | Conde d'Eu | 1:203\$726 | 312\$100 | 32\$871 | — | 3:465\$266 | 60\$580 | 60\$732 | 129\$883 |
| 6 | | Recife a S. Francisco | 3:663\$693 | 9\$6\$192 | 127\$543 | — | 14:651\$512 | 150\$893 | 27\$410 | 75\$343 |
| 7 | | Central de Pernambuco | 2:280\$547 | 402\$188 | 107\$979 | — | 4:458\$385 | 90\$190 | 14\$290 | 40\$720 |
| 8 | | Sul de Pernambuco | 89\$340 | 190\$238 | 92\$524 | — | 2:308\$234 | 57\$627 | 1\$923 | 22\$688 |
| 9 | Central de Alagôas e ramal | 1:372\$703 | 282\$259 | 83\$769 | — | 4:845\$253 | 51\$779 | 14\$524 | 158\$642 | |
| 10 | | Paulo Affonso | 41\$497 | 4\$285 | 3\$287 | — | 264\$953 | 42\$109 | \$017 | 23\$134 |
| 11 | | Ribeirão a Cortez | 418\$284 | 86\$314 | 10\$204 | — | 1:490\$662 | 48\$227 | 2\$188 | 4\$707 |
| 12 | Bahia a S. Francisco | 2:712\$158 | 353\$898 | 230\$448 | — | 4:881\$306 | 55\$031 | 10\$531 | 202\$449 | |
| 13 | Alagoinhas a Propriá | 595\$485 | 45\$384 | 153\$373 | — | 504\$907 | 13\$256 | 1\$146 | 14\$257 | |
| 14 | S. Francisco | 447\$777 | 52\$750 | 129\$120 | — | 2:089\$601 | 22\$507 | \$806 | 21\$9\$5 | |
| 15 | Central da Bahia | 495\$373 | 61\$924 | 20\$239 | — | 2:248\$202 | 25\$006 | \$849 | 10\$1014 | |
| 16 | Central do Brazil | 5:897\$779 | 1:250\$132 | 731\$517 | 0\$662 | 8:092\$378 | 37\$216 | 27\$823 | 290\$858 | |
| 17 | Rio do Onro | 385\$04 | 105\$445 | — | — | 701\$120 | — | — | 2:128\$764 | |
| 18 | Rêde Sul Mineira | 774\$673 | 170\$790 | 536\$597 | \$309 | 2:008\$823 | 39\$572 | 4\$334 | 30\$078 | |
| 19 | Oeste de Minas | 435\$548 | 154\$341 | 105\$665 | \$612 | 1:850\$115 | 26\$034 | 3\$636 | 849\$182 | |
| 20 | Goyaz | 24\$433 | 25\$416 | 34\$986 | \$164 | 515\$239 | 138\$506 | — | 124\$103 | |
| 21 | Paraná (a) | 1:176\$977 | 221\$321 | 66\$635 | 2\$855 | 9:603\$371 | 41\$693 | — | 109\$821 | |
| 22 | D. Thereza Christina (a) | 351\$826 | 89\$049 | 22\$583 | \$428 | 603\$005 | 1\$990 | — | 142\$744 | |
| 23 | Viação Ferrea do Rio Grande do Sul | 1:085\$065 | 231\$043 | 238\$615 | 9\$100 | 3:233\$993 | — | 348\$277 | — | |
| 24 | Madeira-Mamoré | 240\$164 | 0\$458 | 5\$034 | — | 620\$762 | — | \$369 | — | |

I — DA

II — CONCEDIDAS

| | | | | | | | | | | |
|----|---|--|------------|----------|---------|------------|------------|---------|---------|------------|
| 25 | Alcobaça & Praia da Rainha | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 26 | Caxias a Cajazeiras | 238\$649 | 87\$209 | 3\$283 | — | 952\$006 | 46\$783 | \$310 | 79\$350 | |
| 27 | Recife a Limoeiro e ramal do Bonito | 1:437\$588 | 437\$315 | 94\$890 | — | 4:492\$631 | 82\$784 | 7\$457 | 67\$985 | |
| 28 | Victoria & Minas | Victoria a Itabira | 314\$794 | 36\$313 | 11\$399 | 2\$168 | 1:280\$167 | 20\$784 | — | 73\$008 |
| 29 | | Currallinho & Diamantina | 128\$206 | 16\$223 | \$492 | — | 109\$970 | 1\$218 | — | 41\$823 |
| 30 | Leopoldina Railway | Leopoldina e ramal | 1:030\$089 | 317\$347 | 90\$932 | \$491 | 4:915\$406 | 55\$362 | 5\$757 | 27\$683 |
| 31 | | Smidouro | 295\$667 | 87\$779 | 3\$209 | — | 594\$812 | 12\$127 | — | 9\$637 |
| 32 | | Prolongamento da Barão de Araruama | 192\$076 | 81\$543 | 2\$372 | — | 686\$504 | 22\$392 | 1\$845 | 1:238\$605 |
| 33 | | Carangola e ramaes | 653\$701 | 118\$306 | 42\$995 | \$446 | 2:382\$089 | 12\$242 | 6\$100 | 166\$992 |
| 34 | S. Eduardo a Itapemirim | 552\$158 | 92\$630 | 5\$073 | — | 980\$986 | 17\$037 | 5\$960 | 45\$157 | |
| 35 | Central de Macahé | 128\$473 | 32\$225 | 3\$686 | — | 703\$815 | 5\$433 | 2\$892 | 55\$034 | |

(a) Faz parte da rêde Paraná-Santa Catharina.

MÉDIAS

Quadro n. 21

| Total | RECEITAS ACCESSÓRIAS | RECEITA TOTAL | RECEITA DO TRAFEGO POR | | | PRODUCTO MÉDIO DE | | | | | NUMERO DE ORDEM |
|-------|-------------------------|---------------|------------------------|------------------------|--------------------|-------------------------------|--|--|---|---|-----------------|
| | | | Trem- kilometro | Vehiculo- kilometro | Eixo- kilometro | Um passageiro embarcado | Um passageiro transportado a um kilometro | Uma tonelada de mercadoria embarcada | Uma tonelada de mercadoria transportada a um kilometro | Uma tonelada de carga embarcada | |

UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | |
|-------------|----------|-------------|---------|-------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|----|
| 4:328\$211 | — | 4:328\$211 | 6\$186 | \$609 | \$174 | 2\$395 | \$048 | 14\$466 | \$160 | 15\$419 | \$179 | 1 |
| 2:499\$603 | — | 2:499\$603 | 4\$990 | \$272 | \$186 | 2\$642 | \$040 | 19\$496 | \$184 | 14\$043 | \$114 | 2 |
| 1:241\$931 | — | 1:241\$981 | 4\$233 | \$699 | — | 1\$588 | \$018 | 5\$248 | \$126 | 5\$772 | \$139 | 3 |
| 1:831\$674 | 1\$859 | 1:833\$533 | 3\$368 | \$192 | \$066 | 3\$186 | \$049 | 6\$567 | \$085 | 7\$270 | \$094 | 4 |
| 5:264\$958 | 3\$208 | 5:268\$166 | 3\$462 | \$202 | \$101 | 1\$271 | \$042 | 5\$763 | \$117 | 6\$142 | \$126 | 5 |
| 19:652\$596 | 6\$693 | 19:659\$289 | 6\$698 | \$274 | \$137 | 1\$052 | \$031 | 6\$290 | \$090 | 6\$314 | \$095 | 6 |
| 7:394\$578 | 3\$487 | 7:398\$965 | 4\$089 | \$244 | \$122 | \$519 | \$034 | 8\$516 | \$111 | 8\$983 | \$117 | 7 |
| 4:170\$571 | 2\$611 | 4:173\$182 | 3\$343 | \$167 | \$083 | \$796 | \$022 | 3\$636 | \$066 | 3\$913 | \$070 | 8 |
| 6:788\$933 | 3\$904 | 6:793\$837 | 3\$605 | \$253 | \$126 | 1\$231 | \$032 | 4\$333 | \$114 | 5\$056 | \$119 | 9 |
| 376\$283 | \$112 | 376\$394 | 2\$28 | \$186 | \$093 | 2\$529 | \$014 | 9\$372 | \$149 | 9\$465 | \$150 | 10 |
| 2:040\$173 | \$919 | 2:041\$122 | 1\$823 | \$168 | \$084 | \$457 | \$034 | \$388 | \$065 | \$387 | \$068 | 11 |
| 8:453_816 | 6\$730 | 8:459_516 | 3\$904 | \$309 | \$149 | \$853 | \$031 | 7\$158 | \$112 | 7\$638 | \$119 | 12 |
| 1:324_508 | \$071 | 1:326\$179 | 2\$956 | \$339 | \$127 | 2\$257 | \$039 | 4\$335 | \$077 | 5\$421 | \$091 | 13 |
| 2:784\$636 | 18\$918 | 2:783\$584 | 3\$970 | \$419 | \$105 | 3\$223 | \$037 | 33\$225 | \$095 | 31\$930 | \$091 | 14 |
| 2:956\$477 | 14\$571 | 3:104\$283 | 5\$619 | \$340 | \$180 | 2_599 | \$063 | 16\$958 | \$196 | 16\$846 | \$196 | 15 |
| 16:337\$165 | 123\$118 | 16_460\$283 | 2_537 | \$161 | — | \$385 | \$018 | 9\$150 | \$037 | — | \$043 | 16 |
| 3:321\$003 | 12_342 | 3:333\$545 | — | \$913 | — | — | — | — | — | — | — | 17 |
| 3:571\$176 | — | 3:571\$176 | 3\$020 | \$454 | — | 2\$656 | \$049 | 23\$277 | \$086 | \$077 | \$046 | 18 |
| 3:475\$153 | 26\$135 | 3:501_288 | 4_015 | \$660 | — | — | — | — | — | — | — | 19 |
| 961\$972 | \$784 | 963\$756 | 2\$472 | \$610 | — | 2\$476 | \$048 | 7\$546 | \$123 | 11\$269 | \$183 | 20 |
| 11:223\$673 | — | 11:223\$673 | 6\$740 | \$404 | — | 3\$310 | \$047 | 20\$768 | \$156 | 21\$109 | \$158 | 21 |
| 1:211\$664 | — | 1:211\$664 | 2\$300 | \$135 | \$071 | 1\$440 | \$044 | 6\$678 | \$136 | 7\$325 | \$153 | 22 |
| 5:146\$098 | — | 5:146\$098 | 3_228 | \$356 | \$112 | 3\$607 | \$056 | 15\$410 | \$073 | 15\$945 | \$075 | 23 |
| 846\$587 | — | 846\$587 | 11\$937 | — | — | 17\$367 | — | — | — | — | — | 24 |

PELA UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | |
|-------------|---------|------------|--------|-------|-------|--------|-------|---------|-------|---------|-------|----|
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 25 |
| 1:376_210 | 38\$601 | 1:414_811 | 3_631 | \$909 | — | 3_238 | \$061 | 5\$720 | \$202 | 6\$204 | \$216 | 26 |
| 76:620\$653 | 3\$140 | 6:623\$802 | 4_526 | \$261 | \$130 | 1\$418 | \$039 | 5_385 | \$106 | 1_252 | \$022 | 27 |
| 1:735_633 | — | 1:735\$633 | 3\$221 | \$579 | — | 3\$544 | \$063 | 24\$616 | \$179 | 25_015 | \$184 | 28 |
| 300\$932 | — | 300\$932 | 1\$933 | \$431 | \$109 | 1\$006 | \$042 | 4_355 | \$183 | 4\$879 | \$208 | 29 |
| 6:443\$067 | 2\$234 | 6:415\$331 | 4\$985 | — | — | 1_332 | \$051 | 31\$712 | \$114 | 31\$087 | — | 30 |
| 1:003\$231 | — | 1:003\$231 | 1\$369 | \$107 | — | 1_550 | \$058 | 7_497 | \$165 | 7\$956 | \$172 | 31 |
| 2_225\$307 | — | 2:225\$307 | 3_018 | \$911 | \$229 | 1\$252 | \$059 | 4_872 | \$163 | 4\$924 | \$160 | 32 |
| 3:382_880 | 26\$356 | 3:349\$736 | 2\$567 | \$352 | \$083 | 2\$179 | \$058 | 7_033 | \$117 | 7\$331 | \$123 | 33 |
| 1:793\$006 | — | 1:793_003 | 1\$418 | \$253 | \$063 | 2_152 | \$058 | 5\$201 | \$119 | 5_597 | \$123 | 34 |
| 1:134\$058 | — | 1:134\$058 | 4\$452 | \$580 | \$395 | 1\$773 | \$055 | 18\$378 | \$315 | 18\$376 | \$315 | 35 |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | RECEITAS DO TRAFEGO POR KILOMETRO TRAFEGADO | | | | | | | | |
|-----------------|-----------------------------|--|-----------------------|-----------|---------|-------------|-------------------------|-------------|--------------------|---------|
| | | Passageiros | Bagagens e encomendas | Animaes | Carros | Mercadorias | Telegrapho ou telephone | Armazenagem | Diversas eventuaes | |
| 36 | Leopoldina Railway. { | Norte | 12:743,098 | 2:175,375 | 86,637 | 52,786 | 5:419,545 | 23,353 | 20,077 | 177,966 |
| 37 | | Sul do Espirito Santo | 753,425 | 111,513 | 9,414 | — | 1:061,419 | 12,678 | 4,405 | 62,923 |
| 38 | | Caravellas e ramal do Alegre | 623,757 | 88,065 | 11,785 | — | 2:452,307 | 22,378 | 3,334 | 3,215 |
| 39 | Corcovado | 17:684,884 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 40 | Rezende á Bocaina | 316,257 | 130,231 | 5,038 | — | 581,583 | 19,210 | — | 2,306 | |
| 41 | Bananal | 23,554 | — | — | — | 723,770 | 1,538 | — | — | |
| 42 | Santos a Jundiaby | 18:007,222 | 5:499,338 | 458,233 | 24,715 | 157:129,688 | 770,454 | 450,357 | 3:203,158 | |
| 43 | Sorocabana e Ituana { | Capão Bonito a Salto Grande | 1:219,554 | 175,206 | 398,761 | — | 2:930,695 | 74,826 | 11,684 | — |
| 44 | | Tatuhy a Itararé | 947,002 | 178,043 | 429,132 | — | 2:009,576 | 43,068 | 7,722 | — |
| 45 | Baurá á Itapura | 28,027 | 31,245 | 8,795 | 1,221 | 1:057,572 | 19,635 | 3,383 | — | |
| 46 | Rio Claro | 1:659,618 | 316,218 | 146,338 | — | 8:317,072 | 111,358 | 22,867 | 53,025 | |
| 47 | Mogyana { | Ribeirão Preto a Jaguára e ramal de Caldas | 1:984,193 | 299,757 | 227,384 | — | 4:734,163 | 114,322 | 61,950 | — |
| 48 | | Jaguára a Araguay | 681,97 | 120,45 | 116,059 | — | 2:392,296 | 41,739 | 39,203 | — |
| 49 | Quarahim a Itaquy | 441,473 | 52,779 | 231,307 | — | 1:440,430 | 13,433 | 17,970 | 215,450 | |
| 50 | S. Paulo - Rio Grande. { | Itararé a Uruguay (a) | 710,764 | 95,456 | 34,230 | 1,557 | 1:770,953 | 40,456 | 7,577 | 191,670 |
| 51 | | Linha de S. Francisco (a) | 502,940 | 42,831 | 2,351 | 311 | 369,425 | 18,009 | 50,202 | 50,450 |

(a) Faz parte da rede Paraná-Santa Catharina.

| Total | RECEITAS ACCESSORIAS | RECEITA TOTAL | RECEITA DO TRAFEGO POR | | | PRODUCTO MÉDIO DE | | | | | | NUMERO DE ORDEN |
|--------------|-------------------------|---------------|------------------------|------------------------|--------------------|-------------------------------|--|--|---|---|--|-----------------|
| | | | Trem- kilometro | Vehiculo- kilometro | Eixo- kilometro | Um passageiro embarcado | Um passageiro transportado a um kilometro | Uma tonelada de mercadoria embarcada | Uma tonelada de mercadoria transportada a um kilometro | Uma tonelada de carga embarcada | Uma tonelada de carga transportada a um kilometro | |
| 20:704\$246 | — | 20:704\$246 | 2\$190 | \$183 | — | \$317 | \$044 | 3\$100 | \$136 | 4\$161 | \$174 | 36 |
| 2:015\$442 | — | 2:015\$442 | 3:220 | \$029 | \$232 | 4\$193 | \$068 | 26\$690 | \$402 | 28\$387 | \$420 | 37 |
| 3:207\$691 | — | 3:207\$691 | 4:861 | 1\$403 | — | 3\$029 | \$082 | 21\$984 | \$508 | 22\$068 | \$512 | 33 |
| 17:684\$884 | — | 17:684\$884 | — | — | — | 1\$411 | \$452 | — | — | — | — | 39 |
| 1:083\$367 | — | 1:083\$367 | — | — | — | 1\$144 | — | — | — | — | — | 10 |
| 1:010\$892 | — | 1:010\$892 | 1\$924 | — | — | 2\$025 | — | 14\$746 | — | — | — | 41 |
| 185:162\$170 | 228\$901 | 185:391\$071 | 11\$336 | \$519 | — | 1\$330 | \$038 | 10\$814 | \$132 | 11\$036 | \$135 | 42 |
| 4:840:726 | 36\$994 | 4:877\$720 | 3\$046 | \$396 | — | 2\$186 | \$039 | 11\$307 | \$097 | 12\$322 | \$405 | 43 |
| 3:614\$573 | 19\$037 | 3:633\$610 | 2\$212 | \$325 | — | 2\$889 | \$040 | 11\$172 | \$076 | 12\$023 | \$087 | 44 |
| 1:385\$908 | — | 1:385\$908 | 2\$227 | \$593 | — | 4\$053 | \$038 | 14\$381 | \$281 | 14\$709 | \$229 | 45 |
| 10:665\$496 | — | 10:665\$496 | 4\$752 | \$208 | — | 2\$231 | \$040 | 14\$982 | \$095 | 15\$231 | \$093 | 46 |
| 7:421\$705 | 59\$940 | 7:481\$645 | 2\$692 | \$422 | \$105 | 1\$438 | \$042 | 7\$467 | \$098 | 7\$598 | \$402 | 47 |
| 3:394\$489 | 95\$566 | 3:490:055 | 2:039 | \$365 | \$091 | 2:822 | \$037 | 11\$143 | \$078 | 10\$667 | \$083 | 48 |
| 2:418\$822 | — | 2:418\$822 | 3\$584 | \$309 | \$111 | 4\$848 | \$079 | 7\$222 | \$052 | 7\$650 | \$064 | 49 |
| 2:855\$713 | — | 2:855\$713 | 4\$101 | \$225 | \$162 | 6\$548 | \$019 | 15\$924 | \$084 | 16\$615 | \$088 | 50 |
| 1:045\$643 | — | 1:045\$643 | 2\$411 | \$614 | \$307 | 2\$073 | \$052 | 9\$177 | \$161 | 9\$965 | \$176 | 51 |

DESPEZAS

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DESPEZAS DE ADMINISTRAÇÃO E DIREÇÃO GERAL | DESPEZAS DE TELEGRAPHO OU TELEPHONE | DESPEZAS DO TRAFEGO | | | DESPEZAS DA | | | |
|-----------------|--|---|-------------------------------------|---------------------|-------------------|----------------------------------|----------------|-----------------|---------------|-------------|
| | | | | Serviço central | Serviço dos trens | Serviços das estações e armazens | Total | Serviço central | Tracção | |
| 1 | Baturité | 170:843:376 | 2:917:650 | 8:620:240 | 31:763:330 | 187:292:324 | 227:604:894 | 2:243:040 | 153:159:840 | |
| 2 | Sobral | 42:419:407 | — | 637:680 | 13:782:559 | 68:623:573 | 83:043:812 | — | 50:284:997 | |
| 3 | Central do Rio Grande do Norte | 14:248:039 | 4:524:140 | 3:101:293 | 4:143:713 | 30:156:634 | 37:401:690 | 3:913:042 | 47:59:309 | |
| 4 | Great-Western | Natal á Independencia. | 63:624:920 | 8:357:640 | 13:403:020 | 9:623:550 | 28:618:740 | 51:650:340 | 10:556:110 | 46:427:160 |
| 5 | | Conde d'Eu | 133:853:170 | 20:667:890 | 23:720:570 | 37:115:760 | 78:915:390 | 139:751:720 | 22:646:270 | 166:236:120 |
| 6 | | Recife a S. Francisco. | 222:430:940 | 42:183:560 | 85:209:670 | 49:033:010 | 199:192:340 | 284:340:090 | 26:030:540 | 170:399:950 |
| 7 | | Central de Pernambuco | 160:998:760 | 22:267:850 | 26:314:020 | 50:250:340 | 143:919:700 | 225:434:360 | 23:251:910 | 239:403:860 |
| 8 | | Sul de Pernambuco . . | 91:394:640 | 32:527:550 | 21:355:500 | 23:455:040 | 68:912:060 | 118:752:600 | 22:175:450 | 139:339:050 |
| 9 | Paulo Afonso | Central de Alagôas e ramal | 122:862:450 | 28:235:840 | 24:116:150 | 29:052:720 | 107:272:900 | 160:441:770 | 20:292:020 | 140:904:660 |
| 10 | | Paulo Afonso | 27:581:260 | 5:836:630 | — | 3:696:890 | 9:463:360 | 13:160:230 | 3:932:730 | 8:461:280 |
| 11 | | Ribeirão a Cortez . . . | 1:129:960 | 960:070 | 21:000 | 4:187:510 | 15:347:330 | 19:555:340 | 2:840 | 11:913:360 |
| 12 | Bahia a S. Francisco | 114:515:505 | 26:184:721 | 31:375:317 | 57:842:679 | 270:907:640 | 360:125:636 | 22:560:831 | 214:253:292 | |
| 13 | Alagoinhas a Propriá | 55:312:911 | 2:222:940 | 9:633:957 | 4:030:256 | 29:657:873 | 43:322:086 | 1:339:501 | 27:230:049 | |
| 14 | S. Francisco | 161:853:694 | 15:409:445 | 28:006:453 | 37:573:559 | 115:093:338 | 180:673:350 | 20:460:087 | 202:230:251 | |
| 15 | Central da Bahia | 107:675:640 | 14:021:741 | 10:011:215 | 41:377:575 | 121:826:442 | 173:215:232 | 13:954:064 | 104:370:834 | |
| 16 | Central do Brazil | 1.417:923:118 | (d) 2.023:85:918 | 10:431:305 | (d) 3.229:253:039 | 7.300:591:890 | 10.930:333:774 | 239:561:666 | 3.929:323:351 | |
| 17 | Rio do Ouro | 13:702:206 | — | — | — | — | 149:881:393 | — | — | |
| 18 | Rêde Sul Mineira (c) | 234:240:234 | 27:439:995 | — | — | — | 575:474:266 | — | — | |
| 19 | Oeste de Minas | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 20 | Goyaz — Formiga a Bambuhy . . | 63:073:161 | — | 30:898:900 | 5:280:333 | 23:789:210 | 64:968:943 | — | 23:094:468 | |
| 21 | Paraná (a) | 133:500:941 | 43:752:562 | 17:540:000 | 119:575:247 | 234:302:540 | 371:417:787 | 21:552:479 | 367:314:504 | |
| 22 | D. Thereza Christina (a) | 37:888:396 | — | 2:285:410 | 3:817:217 | 32:552:932 | 38:655:649 | 5:573:040 | 29:621:081 | |
| 23 | Viação Ferreira do Rio Grande do Sul | 400:774:005 | 31:017:459 | 139:997:983 | 223:957:998 | 800:858:600 | 1.164:814:671 | 107:018:392 | 1.882:817:343 | |
| 24 | Madeira — Mamoré | — | — | — | — | — | — | — | — | |

I — DA

II — CONCEDIDA

| | | | | | | | | | | |
|----|--|--|-------------|------------|------------|-------------|---------------|-------------|-------------|-------------|
| 25 | Alcobaça á Praia da Rainha | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 26 | Caxias a Cajazeiras | 30:083:874 | 2:297:118 | — | 4:069:497 | 8:924:403 | 12:998:900 | — | 5:415:451 | |
| 27 | Recife ao Limoeiro e ramal de Campina Grande | 187:942:760 | 33:034:800 | 37:464:340 | 51:473:060 | 175:672:190 | 264:609:590 | 21:932:120 | 224:419:110 | |
| 28 | Victoria a Minas | Victoria á Itabira | 142:661:456 | 11:453:166 | 15:221:284 | 45:631:620 | 83:512:793 | 144:394:997 | 6:131:646 | 98:211:949 |
| 29 | | Currallinho á Diamantina | — | — | 2:393:338 | — | (b) 5:732:116 | 8:175:484 | — | — |
| 30 | Leopoldina Railway | Leopoldina e ramal. | 212:325:950 | — | 61:257:840 | 62:949:840 | 372:966:130 | 497:173:810 | 55:183:060 | 195:869:130 |
| 31 | | Sumidouro | 6:319:330 | 4:136:380 | 14:909:340 | 9:873:300 | 81:293:810 | 106:050:050 | 13:431:360 | 31:915:920 |
| 32 | | Barão de Araruama (Prolongamento) . . | 29:383:042 | 357:120 | 2:327:700 | 10:010:170 | 16:334:390 | 28:669:260 | 3:520:000 | 32:475:410 |
| 33 | S. Eduardo a Itape- mirim | Carangola | 123:634:902 | 2:678:830 | 7:603:510 | 23:191:840 | 113:466:720 | 154:265:070 | 6:891:990 | 150:008:211 |
| 34 | | S. Eduardo a Itape- mirim | 51:688:260 | 525:480 | 1:611:930 | 5:959:740 | 33:423:990 | 40:995:710 | 1:461:640 | 26:147:530 |
| 35 | Central de Macahé | 24:403:732 | 257:490 | 1:955:070 | 5:064:370 | 9:417:030 | 16:436:470 | — | 8:241:441 | |

(a) Pertence á Rede de Viação Paraná-Santa Catharina; (b) Incluído o serviço dos trens; (c) Despesa correspondente a onze mezes; (d) Telegrapho e iluminação.

TOTAES

Quadro n. 22

| Locomoção | | | | DESPESAS DA VIA PERMANENTE | | | | | NUMERO DE ORDEM |
|--------------------------|------------------------------------|---------------------|----------|----------------------------|-----------------|-------------|--------------------------|-------|-----------------|
| Officinas e depositos | | | | Total | Serviço central | Conservação | Edifícios e dependencias | Total | |
| Reparação de locomotivas | Reparação de carros de passageiros | Reparação de vagões | Diversas | | | | | | |

UNIÃO

| | | | | | | | | | |
|----------------|---------------|----------------|----------------|-----------------|--------------|----------------|----------------|----------------|----|
| 169:672\$950 | 28:050\$145 | 97:598\$317 | 2:694\$365 | 454:307\$157 | 14:974\$020 | 284:448\$508 | 7:382\$665 | 306:845\$793 | 1 |
| 31:044\$270 | 4:714\$200 | 14:527\$072 | — | 100:540\$539 | — | 95:807\$775 | 482\$550 | 93:200\$355 | 2 |
| 11:425\$319 | 916\$775 | 764\$124 | 21:516\$393 | 86:130\$462 | 2:418\$230 | 50:906\$180 | 6:635\$525 | 60.009,835 | 3 |
| 18:512\$560 | 7:640\$240 | 14:400\$470 | 1:807\$380 | 99:433\$920 | 15:440\$510 | 90:750\$340 | 5:755\$690 | 111:945\$940 | 4 |
| 48:471\$050 | 20:004\$250 | 37:704\$420 | 4:674\$110 | 299:733\$220 | 25:393\$640 | 105:523\$990 | 26:050\$430 | 156:982\$050 | 5 |
| 60:514\$180 | 24:974\$530 | 47:072\$470 | 7:965\$890 | 345:957\$560 | 31:401\$730 | 127:021\$430 | 22:848\$250 | 181:274\$410 | 6 |
| 72:092\$330 | 20:753\$090 | 56:073\$210 | 7:384\$400 | 432:965\$300 | 26:495\$270 | 165:620\$740 | 22:339\$930 | 213:455\$960 | 7 |
| 31:285\$350 | 12:914\$720 | 24:336\$260 | 5:744\$670 | 2:5:702\$700 | 28:558\$000 | 144:555\$270 | 12:227\$360 | 185:340\$630 | 8 |
| 30:380\$510 | 16:252\$050 | 30:633\$120 | 4:100\$450 | 251:563\$310 | 20:338\$960 | 95:812\$090 | 18:515\$490 | 143:667\$440 | 9 |
| 11:812\$110 | 450\$300 | 9:606\$260 | 837\$380 | 35:190\$560 | 14\$110 | 22:692\$220 | 3:906\$790 | 26:613\$120 | 10 |
| 1:937\$420 | 807\$840 | 1:522\$340 | 428\$040 | 16:632\$140 | 1:842\$100 | 16:676\$560 | 293\$680 | 18:122\$640 | 11 |
| 93:915\$895 | 19:636\$437 | 39:568\$547 | 86:095\$113 | 482:029\$615 | 12:468\$974 | 138:420\$175 | 12:111\$356 | 162:940\$505 | 12 |
| 13:173\$731 | 4:645\$620 | 7:866\$055 | 512\$332 | 54:767\$589 | 5:844\$486 | 48:401\$571 | 5:496\$480 | 59:739\$546 | 13 |
| 161:006\$232 | 36:269\$462 | 91:503\$139 | 124:666\$516 | 615:135\$986 | 17:453\$563 | 210:269\$704 | 2:030\$292 | 229:753\$559 | 14 |
| — | — | — | 194:186\$031 | 312:540\$926 | 8:317\$387 | 9:451\$733 | 207:783\$314 | 225:555\$434 | 15 |
| 3.335:078\$373 | 1.246:052:700 | 1.732:045\$336 | — | 15.432:381\$826 | 271:265\$281 | 7.360:312\$942 | 1.035:757\$489 | 8.667:335\$412 | 16 |
| — | — | — | — | 207:333\$688 | — | — | — | 313:710\$725 | 17 |
| — | — | — | — | 1.130:031\$133 | — | — | — | 1.079:150\$772 | 18 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 19 |
| — | — | — | 60:321\$709 | 83:416\$177 | 4:732\$689 | 72:924\$222 | 8:605\$705 | 86:262\$016 | 20 |
| 64:621\$684 | 13:425\$962 | 72:307\$058 | 30:567\$058 | 578:785\$740 | 21:326\$639 | 476:816\$745 | 31:513\$305 | 520.657\$189 | 21 |
| — | 33:864\$736 | — | — | 69:055\$347 | 7:601\$432 | 138:843\$305 | — | 416:444\$737 | 22 |
| — | — | — | 1.102:130\$920 | 3.002:966\$660 | 64:530\$770 | 1.623:541\$717 | 64:920\$360 | 1.755:992\$747 | 23 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 24 |

PELA UNIÃO

| | | | | | | | | | |
|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------|----|
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 25 |
| — | — | — | 23:934\$514 | 29:349\$907 | — | 39:425\$032 | — | 39:425\$032 | 26 |
| 59:552\$180 | 24:577\$500 | 46:324\$160 | 7:355\$250 | 384:160\$720 | 41:795\$570 | 145:264\$120 | 19:831\$660 | 206:801\$450 | 27 |
| 47:650\$032 | 30:898\$126 | 53:317\$190 | — | 239:238\$943 | 17:062\$908 | 399:801\$031 | — | 416:884\$369 | 28 |
| — | — | — | — | 4:304\$336 | — | — | — | 10.703\$601 | 29 |
| — | — | — | 281:665\$340 | 532:741\$580 | 63:305\$120 | 410:897\$120 | 63:505\$570 | 542:707\$810 | 30 |
| 14:272\$280 | 3:154\$520 | 7:855\$540 | 1:474\$240 | 72:103\$330 | 16:635\$230 | 179:559\$560 | 40:470\$332 | 206:664\$622 | 31 |
| — | — | — | 9:513\$960 | 45:599\$370 | 3:757\$550 | 55:572\$750 | 1:967\$450 | 61:297\$450 | 32 |
| — | — | — | 102:783\$560 | 259:683\$763 | 14:37\$8610 | 277:871\$150 | 16:85\$700 | 309:109\$550 | 33 |
| — | — | — | 21:385\$260 | 49:502\$480 | 6:067\$400 | 162:945\$420 | 12:110\$150 | 141:123\$060 | 34 |
| — | — | — | 11:915\$000 | 20:157\$310 | 3:109\$660 | 41:030\$160 | 1:480\$210 | 45:410\$330 | 35 |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DESPEZAS DE ADMINISTRAÇÃO E DIREÇÃO GERAL | DESPEZAS DE TELEGRAPHO OU TELEPHONE | DESPEZAS DO TRAFEGO | | | | DESPEZAS DA | | |
|-----------------|---|--|-------------------------------------|---------------------|-------------------|---------------------------------|---------------|-----------------|---------------|-------------|
| | | | | Serviço central | Serviço dos trens | Serviço das estações e armazens | Total | Serviço central | Tracção | |
| 36 | Leopoldina Railway | Norte, Praia Formosa ao Entroncamento | 25:695,950 | — | 7:856,830 | 64:431,090 | 136:383,450 | 208:671,400 | — | 199:872,540 |
| 37 | | Sul do Espirito Santo | 45:591,630 | 2:988,480 | 1:239,610 | 9:546,840 | 26:275,540 | 37:061,990 | 6:817,240 | 30:873,950 |
| 38 | | Caravellas e ramal do Alegre | — | 10:777,090 | 4:561,400 | 5:560,320 | 39:398,740 | 49:520,460 | 4:402,300 | 18:244,450 |
| 39 | Corcovado | 6:556,000 | — | — | — | — | 5:700,000 | — | — | |
| 40 | Rezende á Bocaina | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 41 | Bananal | 8:400,000 | — | — | — | — | 8:315,500 | — | — | |
| 42 | Santos a Jundiaby | 473:424,290 | 278:817,410 | 157:288,370 | 265:411,230 | 3:176:423,600 | 3:599:123,250 | 141:824,420 | 2:799:014,120 | |
| 43 | Sorocabana e Ituana | { Capão Bonito ao Salto Grande | 54:379,219 | — | — | — | — | 110:586,919 | — | — |
| 44 | | { Tatuby a Itararé | 62:714,791 | — | — | — | — | 125:599,398 | — | — |
| 45 | Noroeste do Brazil, Baurú a Itapura | 43:393,200 | 14:202,900 | — | — | — | 185:883,380 | — | — | |
| 46 | Rio Claro | 249:303,579 | 170:404,137 | 91:851,27 | 132:136,728 | 813:072,974 | 1.087:110,999 | 84:459,595 | 880:539,969 | |
| 47 | Mogyana | { Rib. Preto a Jaguára e ramal de Caldas | 61:035,591 | 95:92,536 | 8:301,722 | 78:055,249 | 294:554,735 | 330:911,706 | 7:860,984 | 418:848,432 |
| 48 | | { Jaguára a Araguay | 56:371,711 | 43:338,106 | 9:302,121 | 42:057,699 | 110:271,651 | 161:531,171 | 3:987,718 | 249:766,968 |
| 49 | Quarahim a Itaquy | 35:171,435 | 5:703,974 | 96,105 | 3:578,750 | 49:526,832 | 53:201,987 | — | 79:711,694 | |
| 50 | S. Paulo-Rio Grande | { Itararé a Uruguay (a) | 173:611,02 | — | 30:355,934 | 168:837,968 | 297:513,737 | 406:757,639 | 26:550,994 | 294:720,649 |
| 51 | | { Linha de São Francisco (a) | 19:909,189 | 423,877 | 6:050,535 | 5:310,106 | 15:329,348 | 26:68,989 | 4:225,451 | 17:406,430 |

| OCOMOÇÃO | | | | DESPEZAS DA VIA PERMANENTE | | | | | NUMERO DE ORDEM |
|--------------------------|------------------------------------|---------------------|----------------|----------------------------|-----------------|----------------|--------------------------|----------------|-----------------|
| Officinas e depositos | | | | Total | Serviço central | Conservação | Edifícios e dependencias | Total | |
| Reparação de locomotivas | Reparação de carros de passageiros | Reparação de vagões | Diversas | | | | | | |
| — | — | — | 90:287\$000 | 290:159\$510 | — | — | — | 130:565\$890 | 36 |
| — | — | — | 22:406\$430 | 60:102\$620 | 3:722\$400 | 81:441\$610 | — | 85:163\$710 | 37 |
| — | — | — | 15:717\$870 | 38:364\$620 | 12:529\$420 | 36:837\$520 | — | 99:306\$910 | 38 |
| — | — | — | — | 33:743\$490 | — | — | — | 11:126\$000 | 39 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 40 |
| — | — | — | — | 10:961\$050 | — | — | — | 20:509\$690 | 41 |
| — | — | — | 3.656:049\$320 | 6.596:837\$560 | 142:007\$300 | 1.687:548\$670 | 2.453:466\$970 | 3.933:112\$910 | 42 |
| — | — | — | — | 352:305\$437 | — | — | — | 255:530\$894 | 43 |
| — | — | — | — | 363:825\$372 | — | — | — | 223:721\$148 | 44 |
| — | — | — | — | 203:130\$585 | — | — | — | 351:309\$602 | 45 |
| — | — | — | 697:595\$949 | 1.662:595\$513 | 66:851\$280 | 1.232:093\$986 | 252:228\$650 | 1.551:176\$916 | 46 |
| — | — | — | 188:157\$961 | 644:867\$377 | 13:131\$846 | 447:318\$430 | 108:820\$841 | 569:270\$817 | 47 |
| — | — | — | 97:745\$596 | 351:470\$282 | 7:154\$050 | 367:437\$483 | 43:043\$938 | 417:605\$474 | 48 |
| — | — | — | 138:240\$727 | 217:952\$421 | — | 78:883\$628 | 9:187\$989 | 88:074\$647 | 49 |
| 166:530\$420 | | | | 487:840\$463 | 42:357\$517 | 842:444\$905 | 55:313\$048 | 940:115\$470 | 50 |
| 4:693\$218 | 2:310\$935 | 257\$989 | — | 28:897\$023 | 1:098\$194 | 62:651\$223 | 945\$273 | 65:594\$600 | 51 |

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | TOTAL DO CUSTEIO | DESPEZAS ACCESSORIAS | DESPEZA TOTAL | RELAÇÃO POR CENTO | | | | | | | | |
|--|--------------------------------------|----------------------|-----------------|-------------------|---------------------------|-----------|-------------|------------------|------------------|------------------------|-------------|--------|
| | | | | Admi-nis-tração | Tele-grapho ou tele-phone | Trafego | Loco-moçã c | Via per-ma-nente | Total do custeio | Despe-zas accesso-rias | Total geral | |
| I — DA UNIÃO | | | | | | | | | | | | |
| Baturité | 1.171:606\$170 | 140:573\$582 | 1.312:170\$752 | 13,70 | 0,22 | 17,35 | 34,63 | 23,39 | 89,29 | 10,71 | 100,00 | |
| Sobral | 322:294\$413 | 53:934\$711 | 376:228\$324 | 11,27 | — | 22,07 | 26,73 | 25,59 | 85,66 | 14,34 | 100,00 | |
| Central do Rio Grande do Norte . . | 202:314\$166 | — | 202:314\$166 | 7,03 | 2,23 | 18,48 | 42,61 | 29,65 | 100,00 | — | 100,00 | |
| Great-Western | Natal á Independencia | 335:012\$730 | 15:604\$040 | 350:616\$770 | 18,15 | 2,38 | 14,73 | 28,36 | 31,93 | 95,55 | 4,45 | 100,00 |
| | Conde d'Eu | 750:991\$060 | 41:173\$210 | 792:164\$270 | 16,89 | 2,61 | 17,64 | 37,83 | 19,81 | 94,78 | 5,20 | 100,00 |
| | Recife ao S. Francisco | 1.076:183\$530 | 114:637\$990 | 1.190:821\$550 | 18,68 | 3,54 | 23,88 | 29,05 | 15,22 | 90,37 | 9,63 | 100,00 |
| | Central de Pernambuco | 1.055:172\$230 | 80:802\$010 | 1.135:974\$240 | 14,17 | 1,93 | 19,85 | 38,11 | 18,79 | 92,88 | 7,12 | 100,00 |
| | Sul de Pernambuco | 716:808\$120 | 38:852\$900 | 755:661\$010 | 12,49 | 1,30 | 15,72 | 37,82 | 24,53 | 94,86 | 5,14 | 100,00 |
| | Central de Alagôas e ramal | 706:770\$810 | 47:194\$360 | 754:255\$170 | 16,29 | 3,74 | 21,27 | 33,36 | 19,05 | 93,71 | 6,29 | 100,00 |
| Paulo Afonso | 108:831\$850 | 1:778\$150 | 110:610\$000 | 25,30 | 5,32 | 11,90 | 31,81 | 24,0 | 98,39 | 1,61 | 100,00 | |
| Ribeirão a Côrtez | 57:090\$650 | — | 57:090\$650 | 1,98 | 1,68 | 34,26 | 29,13 | 32,95 | 100,00 | — | 100,00 | |
| Bahia a S. Francisco | 1.145:804\$982 | 8:444\$450 | 1.154:249\$432 | 9,91 | 2,34 | 31,18 | 41,75 | 14,10 | 99,28 | 0,72 | 100,00 | |
| Alagoinhas a Propriá | 215:365\$072 | 4:222\$218 | 219:587\$290 | 25,18 | 1,01 | 19,72 | 24,93 | 27,20 | 93,06 | 1,94 | 100,00 | |
| S. Francisco | 1.235:825\$734 | 12:666\$666 | 1.248:492\$400 | 13,20 | 1,23 | 14,47 | 54,69 | 18,40 | 98,99 | 1,01 | 100,00 | |
| Central da Bahia | 834:975\$973 | 9:014\$515 | 844:020\$488 | 12,69 | 1,67 | 20,59 | 37,15 | 26,86 | 93,92 | 1,08 | 100,00 | |
| Central do Brazil | 38.521:834\$848 | — | 38.521:834\$848 | 3,68 | (a) 5,25 | (a) 28,38 | 40,18 | 22,50 | 100,00 | — | 100,00 | |
| Rio do Ouro | 634:628\$012 | — | 634:628\$012 | 2,00 | — | 21,89 | 30,28 | 45,82 | 100,00 | — | 100,00 | |
| Rêde Sul Mineira | 3.076:333\$160 | — | 3.076:333\$160 | 8,50 | 0,89 | 18,71 | 31,73 | 35,08 | 100,00 | — | 100,00 | |
| Oeste de Minas | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Goyaz — Formiga a Bambuhy . . . | 300:721\$197 | — | 300:721\$197 | 21,97 | — | 21,60 | 27,74 | 23,69 | 100,00 | — | 100,00 | |
| Paraná | 1.657:114\$219 | 2.518:262\$065 | 4.175:376\$284 | 3,20 | 1,05 | 8,90 | 13,86 | 12,68 | 39,09 | 60,31 | 100,00 | |
| D. Thereza Christina | 292:044\$599 | — | 292:044\$599 | 12,97 | — | 13,23 | 23,04 | 50,14 | 100,00 | — | 100,00 | |
| Viação Ferrea do Rio Grande do Sul | 6.445:562\$251 | — | 6.445:562\$251 | 6,22 | 0,48 | 18,07 | 47,90 | 27,24 | 100,00 | — | 100,00 | |
| Madeira-Mamoré | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |

II — CONCEDIDAS PELA UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | |
|---|--|----------------|----------------|----------------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|
| Alcobaça á Praia da Rainha | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Caxias a Cajazeiras | 114:154\$889 | — | 114:154\$889 | 26,36 | 2,01 | 11,38 | 25,72 | 34,53 | 100,00 | — | 100,00 | |
| Recife a Limoeiro e ramal de Campina Grande | 1.076:640\$220 | 11:639\$070 | 1.088:329\$290 | 17,27 | 3,03 | 21,31 | 35,3 | 19,01 | 93,92 | 1,08 | 100,00 | |
| Victoria a Minas | Victoria á Itabira | 954:363\$131 | — | 954:363\$131 | 11,94 | 1,15 | 15,12 | 25,08 | 43,67 | 92,95 | — | 100,00 |
| | Currallinho á Diamantina | 23:276\$171 | 6:000\$090 | 29:276\$171 | — | — | 27,92 | 14,70 | 36,88 | 79,50 | 20,50 | 100,00 |
| Leopoldina Railway | Leopoldina e ramal | 1.784:925\$150 | — | 1.784:925\$150 | 11,87 | — | 27,86 | 20,85 | 30,42 | 100,00 | — | 100,00 |
| | Sumidouro | 392:354\$802 | — | 392:354\$802 | 1,62 | 0,30 | 27,03 | 18,38 | 52,67 | 100,00 | — | 100,00 |
| | Prolongamento da Barão de Araruama | 105:216\$242 | — | 105:216\$242 | 17,78 | 0,28 | 17,35 | 27,55 | 37,10 | 100,00 | — | 100,00 |
| | Carangolá | 819:372\$165 | 37:738\$820 | 857:110\$985 | 13,94 | 0,30 | 17,39 | 29,27 | 34,85 | 95,75 | 4,25 | 100,00 |
| S. Eduardo a Itapemirim | 323:834\$990 | 8:036\$880 | 331:901\$870 | 15,57 | 0,16 | 12,35 | 14,01 | 51,57 | 97,56 | 2,14 | 100,00 | |
| Central de Macahé | 106:665\$332 | — | 106:665\$332 | 22,88 | 0,24 | 15,41 | 18,90 | 42,57 | 100,00 | — | 100,00 | |

(a) Telegrapho e iluminação.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | TOTAL DO CUSTEIO | DESPEZAS ACCESSÓRIAS | DESPEZA TOTAL | RELAÇÃO POR CEMTO | | | | | | | | |
|---|---|----------------------|----------------|-------------------|-------------------------|---------|-----------|----------------|------------------|----------------------|-------------|--------|
| | | | | Administração | Telegrapho ou telephone | Trafego | Locomoção | Via permanente | Total do custeio | Despesas accessorias | Total geral | |
| Leopoldina Railway | Norte. Praia Formosa ao Entroncamento . | 655:092\$750 | — | 655:092\$750 | 3,92 | — | 31,85 | 41,29 | 19,94 | 100,00 | — | 100,00 |
| | Sul do Espirito Santo. | 230:90\$430 | — | 230:90\$430 | 19,74 | 1,29 | 16,05 | 26,03 | 36,89 | 100,00 | — | 100,00 |
| | Caravellas e ramal do Alegre | 198:029\$410 | — | 198:029\$410 | — | 5,44 | 25,01 | 19,37 | 50,18 | 100,00 | — | 100,00 |
| Corcovado | 57:125\$490 | — | 57:125\$490 | 11,48 | — | 9,98 | 59,06 | 19,48 | 100,00 | — | 100,00 | |
| Rezende & Bocaina | 64:054\$506 | — | 64:054\$506 | — | — | — | — | — | 100,00 | — | 100,00 | |
| Bananal | 48:186\$240 | — | 48:186\$240 | 17,44 | — | 17,26 | 22,74 | 42,56 | 100,00 | — | 100,00 | |
| Santos a Jundiaby | 14.931:365\$450 | 454:959\$440 | 15.386:32\$590 | 3,07 | 1,82 | 23,39 | 42,88 | 25,89 | 97,05 | 2,95 | 100,00 | |
| Sorocabana e Ituaoa | Capão Bonito ao Salto Grande | 772:852\$469 | 21:416\$974 | 794:269\$443 | 6,85 | — | 13,92 | 44,35 | 32,18 | 97,30 | 2,70 | 100,00 |
| | Tatuby a Itararé . . | 775:861\$209 | 32:069\$750 | 807:930\$959 | 7,76 | — | 15,55 | 45,03 | 27,69 | 96,03 | 3,97 | 100,00 |
| Noroeste do Brazil. Baurú a Itapura | 797:928\$757 | — | 797:928\$757 | 5,45 | 1,78 | 23,29 | 25,46 | 44,02 | 100,00 | — | 100,00 | |
| Rio Claro | 4.720:591\$444 | 47:213\$540 | 4.767:804\$684 | 5,23 | 3,57 | 22,81 | 34,87 | 32,53 | 99,01 | 0,99 | 100,00 | |
| Mogyana | R. Preto a Jaguára e ramal de Caldas . | 1.752:011\$817 | — | 1.752:011\$817 | 3,48 | 5,46 | 21,74 | 36,81 | 32,49 | 100,00 | — | 100,00 |
| | Jaguára a Araguay . | 1.030:377\$041 | — | 1.030:377\$041 | 5,47 | 4,21 | 15,68 | 34,11 | 40,53 | 100,00 | — | 100,00 |
| Quarabim a Itaqny | 400:101\$434 | — | 400:101\$434 | 8,79 | 1,42 | 13,30 | 54,48 | 22,01 | 100,00 | — | 100,00 | |
| S. Paulo e Rio Grande | Itararé a Uruguay (a) | 2.003:297\$601 | 53:387\$440 | 2.061:685\$041 | 8,42 | — | 19,73 | 23,66 | 45,60 | 97,41 | 2,59 | 100,00 |
| | Linha de S.Francisco(a) | 141:517\$768 | 6:444\$054 | 147:931\$822 | 13,45 | — | 18,04 | 19,53 | 44,62 | 95,64 | 4,36 | 100,00 |

(a) Pertence á Rede de Viação Paraná-Santa Catharina.

DESPEZAS

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DESPEZAS POR KILOMETRO | | | | | | | | |
|-----------------|--|----------------------------------|-------------------------|------------|------------|----------------|------------------|----------------------|-------------|------------|
| | | Administração e direcção geral | Telegrapho ou telephone | Trafego | Locomoção | Via-permanente | Total do custeio | Despezas accessorias | Total goral | |
| 1 | Baturité | 484\$222 | 7\$855 | 613\$052 | 1:223\$205 | 861\$490 | 3:192\$321 | 340\$472 | 3:532\$399 | |
| 2 | Sohral | 177\$013 | — | 316\$535 | 419\$548 | 401\$813 | 1:343\$909 | 225\$066 | 1:560\$975 | |
| 3 | Central do Rio Grande do Norte | 170\$524 | 54\$146 | 447\$631 | 1:030\$855 | 718\$216 | 2:421\$355 | — | 2:421\$355 | |
| 4 | Great-Western | Natal á Independencia | 388\$717 | 16\$639 | 333\$881 | 580\$816 | 653\$901 | 1:973\$954 | 74\$077 | 2:048\$031 |
| 5 | | Conde d'Eu | 809\$806 | 125\$037 | 845\$473 | 1:813\$334 | 949\$744 | 4:513\$364 | 240\$690 | 4:793\$454 |
| 6 | | Recife ao S. Francisco | 1:900\$306 | 115\$259 | 2:502\$396 | 2:773\$451 | 1:453\$206 | 8:744\$618 | 801\$888 | 9:546\$506 |
| 7 | | Central de Pernambuco | 703\$085 | 97\$214 | 984\$690 | 1:890\$769 | 932\$167 | 4:607\$955 | 352\$834 | 4:960\$819 |
| 8 | | Sul de Pernambuco | 516\$942 | 57\$174 | 722\$900 | 1:473\$857 | 655\$818 | 3:726\$781 | 170\$227 | 3:897\$008 |
| 9 | Central de Alagóas e ramal | 819\$083 | 183\$238 | 1:050\$612 | 1:677\$030 | 957\$782 | 4:711\$795 | 316\$563 | 5:028\$358 | |
| 10 | Paulo Afonso | 241\$523 | 50\$811 | 113\$595 | 303\$752 | 229\$714 | 939\$395 | 15\$348 | 954\$744 | |
| 11 | Ribeirão a Cortez | 33\$430 | 33\$502 | 682\$410 | 580\$386 | 656\$476 | 1:992\$204 | — | 1:992\$201 | |
| 12 | Bahia a S. Francisco | 930\$738 | 212\$658 | 2:024\$759 | 3:914\$803 | 1:323\$394 | 9:305\$652 | 68\$581 | 9:374\$238 | |
| 13 | Alagoinhas a Propriá | 543\$176 | 22\$384 | 431\$277 | 549\$009 | 598\$850 | 2:458\$896 | 42\$325 | 2:201\$221 | |
| 14 | S. Francisco | 364\$171 | 34\$038 | 399\$445 | 1:426\$314 | 507\$955 | 2:732\$253 | 28\$004 | 2:760\$257 | |
| 15 | Central da Bahia | 336\$877 | 41\$281 | 547\$007 | 986\$897 | 712\$235 | 2:627\$317 | 28\$563 | 2:655\$910 | |
| 16 | Central do Brazil | 732\$581 | 1:130\$999 | 6:109\$745 | 8:654\$517 | 4:844\$793 | 21:532\$635 | — | 21:532\$635 | |
| 17 | Rio do Ouro | 101\$068 | — | 1:105\$540 | 1:529\$314 | 2:313\$961 | 5:049\$883 | — | 5:049\$883 | |
| 18 | Rêde Sul Mineira | 271\$530 | 28\$197 | 591\$350 | 1:161\$206 | 1:108\$922 | 3:161\$205 | — | 3:161\$205 | |
| 19 | Oeste de Minas | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 20 | Goyaz — Formiga a Bambuy | 635\$031 | — | 635\$302 | 802\$850 | 830\$246 | 2:894\$332 | — | 2:894\$332 | |
| 21 | Paraná (a) | 320\$146 | 104\$922 | 890\$600 | 1:387\$975 | 1:270\$162 | 3:973\$895 | 6:038\$993 | 10:012\$893 | |
| 22 | D. Thereza Christina (a) | 320\$323 | — | 327\$323 | 584\$743 | 1:210\$048 | 2:472\$942 | — | 2:472\$942 | |
| 23 | Viação Ferrea do Rio Grande do Sul | 19\$350 | 14\$902 | 550\$633 | 1:486\$009 | 843\$633 | 3:006\$757 | — | 3:006\$757 | |
| 24 | Madeira - Mamoré | — | — | — | — | — | — | — | — | |

I — DA

II — CONCEDIDAS

| | | | | | | | | | | |
|----|--|--|----------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 25 | Alcobaça á Praia da Rainha | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 26 | Caxias a Cajazeiras | 385\$691 | 29\$450 | 166\$652 | 376\$282 | 505\$449 | 1:463\$524 | — | 1:463\$524 | |
| 27 | Recife ao Limoeiro e ramal de Campina Grande | 763\$191 | 43\$723 | 1:099\$449 | 1:474\$812 | 794\$267 | 4:178\$652 | — | 4:178\$652 | |
| 28 | Victoria a Minas. | Victoria á Itabira | 377\$772 | 20\$536 | 352\$364 | 633\$548 | 1:103\$877 | 2:527\$197 | — | 2:527\$197 |
| 29 | | Currallinho á Diamantina | — | — | 343\$503 | 180\$856 | 453\$639 | 973\$003 | — | 973\$003 |
| 30 | Leopoldina-Railway | Leopoldina e ramal | 556\$365 | — | 1:303\$464 | 1:336\$650 | 1:422\$843 | 4:679\$622 | — | 4:679\$622 |
| 31 | | Sumidouro | 551\$339 | — | 636\$412 | 979\$264 | 2:054\$619 | 4:215\$694 | — | 4:215\$694 |
| 32 | | Prolongamento da Barão de Araruama | 571\$309 | 6\$942 | 557\$333 | 831\$707 | 1:191\$630 | 3:211\$821 | — | 3:211\$821 |
| 33 | Carangola e ramaes | 554\$417 | 12\$012 | 691\$772 | 1:161\$501 | 1:336\$131 | 3:808\$813 | 169\$232 | 3:978\$076 | |
| 34 | S. Eduardo a Itapemirim | 551\$416 | 5\$636 | 439\$726 | 530\$971 | 1:942\$755 | 3:473\$504 | 88\$527 | 3:560\$031 | |
| 35 | Central de Macahé | 560\$350 | 1\$917 | 377\$745 | 468\$258 | 1:043\$627 | 2:451\$397 | — | 2:451\$397 | |

(a) Faz parte da rêde Paraná - Santa Catharina.

MÉDIAS

Quadro n. 23

| BAFEGADO | | | PESO UTIL TOTAL TRANSPORTADO A UM KILOMETRO | PESOS MORTOS DOS | | | PESO BRUTO TRANSPORTADO A UM KILOMETRO | CUSTO EM RÉIS DO TRANSPORTE DE | | | | NÚMERO DE ORDEM |
|----------------------------|--------------------------------|-----------------------------|---|--|--|--|--|--------------------------------------|-------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|-----------------|
| De custo por rem-kilometro | De custo por veículo-kilometro | De custo por eixo-kilometro | | Carros-kilometro em serviço de passageiros | Vagões-kilometro em serviço de mercadorias | Vagões-kilometro em serviço de bagagens, animais, etc. | | Uma tonelada-kilometro de peso bruto | Um passageiro-kilometro | Uma tonelada-kilometro de mercadoria | Uma tonelada-kilometro de carga | |

UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | |
|-------|-------|-------|-------------|---------------|-------------|------------|---------------|-----|-----|-----|-----|----|
| 4 563 | \$515 | \$128 | 6.478.737 | 4.456.712 | 8.287.792 | 1.793.047 | 20.996.288 | 056 | 028 | 136 | 154 | 1 |
| 23684 | \$146 | \$073 | 4.174.056 | 2.160.147 | 3.025.102 | 5.246.905 | 14.006.300 | 022 | 020 | 058 | 069 | 2 |
| 8350 | \$526 | \$08 | 508.184 | — | — | — | — | — | 077 | 330 | — | 3 |
| 3629 | \$205 | \$103 | 2.240.651 | 1.520.554 | 3.322.478 | 523.784 | 7.631.467 | 044 | 035 | 118 | 124 | 4 |
| 2890 | \$174 | \$087 | 5.342.202 | 6.159.707 | 7.309.793 | 2.097.610 | 20.900.317 | 036 | 044 | 089 | 108 | 5 |
| 2980 | \$122 | \$061 | 21.707.144 | 17.743.298 | 20.112.707 | 5.702.978 | 65.271.127 | 016 | 016 | 087 | 041 | 6 |
| 2543 | \$152 | \$076 | 10.781.516 | 16.453.731 | 12.274.869 | 5.631.157 | 45.141.273 | 023 | 023 | 056 | 071 | 7 |
| 2857 | \$149 | \$071 | 9.410.427 | 8.224.506 | 9.252.226 | 3.617.330 | 30.504.489 | 023 | 024 | 049 | 059 | 8 |
| 2502 | \$175 | \$088 | 7.005.537 | 4.847.530 | 8.075.287 | 2.491.800 | 22.420.154 | 031 | 022 | 072 | 086 | 9 |
| 7059 | \$161 | \$232 | 215.236 | 117.217 | 567.312 | 78.700 | 978.465 | 111 | 131 | 403 | 455 | 10 |
| 1783 | \$165 | \$082 | 695.811 | 370.536 | 577.710 | 300.795 | 1.944.852 | 029 | 022 | 051 | 037 | 11 |
| 4298 | \$310 | \$164 | 6.404.065 | 10.109.926 | 8.111.187 | 5.233.306 | 29.858.484 | 098 | 027 | 108 | 151 | 12 |
| 4026 | \$530 | \$200 | 883.861 | 798.409 | 949.385 | 767.512 | 3.399.167 | 063 | 030 | 137 | 216 | 13 |
| 3067 | \$419 | \$105 | 11.625.721 | 2.850.051 | 1.249.044 | 5.031.691 | 20.756.507 | 059 | 026 | 076 | 098 | 14 |
| 4089 | \$351 | \$150 | 3.944.030 | 2.826.168 | 3.843.774 | 2.522.308 | 13.136.280 | 063 | 050 | 140 | 187 | 15 |
| 3410 | \$206 | \$052 | 477.660.665 | 1.173.774.291 | 167.254.134 | — | 1.818.689.090 | 021 | 022 | 047 | 060 | 16 |
| 3878 | \$490 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 17 |
| 2681 | \$369 | — | 35.447.943 | 14.738.071 | 14.367.752 | 24.315.278 | 83.889.644 | 034 | 203 | 136 | 051 | 18 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 19 |
| 6626 | \$836 | \$146 | 511.857 | — | 475.445 | 305.064 | — | — | 150 | 295 | 467 | 20 |
| 2435 | \$164 | \$076 | 26.746.623 | 9.190.653 | 27.234.305 | 3.668.013 | 63.839.594 | 024 | 022 | 051 | 058 | 21 |
| 4694 | \$277 | \$145 | 618.419 | 1.066.338 | 3.843.775 | 732.196 | 6.260.719 | 046 | 022 | 409 | 169 | 22 |
| 1892 | \$255 | \$067 | 104.726.308 | 40.494.169 | 149.041.458 | 49.061.416 | 343.323.351 | 019 | 020 | 040 | 055 | 23 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 24 |

PELA UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | |
|-------|-------|-------|------------|-----------|------------|-----------|------------|-----|-----|-------|-----|----|
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 25 |
| 3862 | \$937 | \$242 | 397.313 | 253.344 | 431.340 | — | — | — | 083 | 212 | — | 26 |
| 2853 | \$161 | \$082 | 12.072.413 | 9.250.961 | 12.927.714 | 3.694.515 | 37.015.613 | 025 | 021 | 063 | 072 | 27 |
| 4581 | \$843 | \$211 | 2.851.776 | — | 3.356.432 | — | — | — | 187 | 169 | 231 | 28 |
| 6280 | \$111 | \$352 | 10.103 | 43.931 | 94.113 | — | 157.117 | 148 | 072 | 1.308 | — | 29 |
| 3821 | — | — | 17.255.476 | — | — | — | — | — | — | — | — | 30 |
| 5754 | \$450 | — | 403.627 | — | — | — | — | — | — | — | — | 31 |
| 4826 | \$319 | \$331 | 259.613 | 397.276 | 144.106 | 403.010 | 1.209.005 | 136 | 308 | 120 | 460 | 32 |
| 2891 | \$396 | \$099 | 4.798.424 | 2.349.132 | 3.070.530 | 1.832.203 | 17.050.289 | 049 | 042 | 137 | 160 | 33 |
| 25797 | \$489 | \$122 | 855.189 | 1.307.141 | 1.746.162 | 1.029.370 | 4.937.832 | 065 | 076 | 231 | 312 | 34 |
| 78610 | \$701 | \$075 | 109.001 | 154.369 | 85.037 | 113.018 | 461.425 | 231 | 369 | 311 | 71 | 35 |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DESPESAS POR KILOMETRO | | | | | | | | |
|-----------------|---|--|-------------------------|-------------|-------------|----------------|------------------|----------------------|--------------|------------|
| | | Administração e direção geral | Telegrapho ou telephone | Trafego | Locomoção | Via-permanente | Total do custeio | Despesas accessorias | Total geral | |
| 33 | Leopoldina Railway | { Norte, Praia Formosa a Entroncamento | — | — | — | — | — | — | — | |
| 37 | | { Sul do Espirito Santo | 331\$465 | 25\$004 | 310\$098 | 502\$579 | 712\$565 | 1.932.011 | — | 1.932\$011 |
| 38 | | { Caravellas e ramal do Alegre | — | 153\$811 | 706\$757 | 547\$511 | 1.418\$470 | 2.826\$279 | — | 2.826\$279 |
| 39 | Corcovado | 1.714\$436 | — | 1.490\$586 | 8.824\$431 | 2.900\$518 | 14.938\$674 | — | 14.938\$674 | |
| 40 | Rezonde á Bocaina | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 41 | Bananal | 300\$000 | — | 296\$982 | 391\$466 | 732\$488 | 1.720\$986 | — | 1.720\$986 | |
| 42 | Santos a Jundiáhy | 3.405\$930 | 2.005\$878 | 25.892\$973 | 47.459\$623 | 23.655\$488 | 107.419\$502 | 3.273\$089 | 110.692\$981 | |
| 43 | Sorocabana e Itana | { Capão Bonito a Salto Grande | 219\$445 | — | 507\$279 | 1.616\$078 | 1.172\$388 | 3.545\$190 | 93\$243 | 3.643\$433 |
| 44 | | { Tatuhy a Itararé | 250\$859 | — | 502\$333 | 1.455\$262 | 894\$356 | 3.103\$863 | 128\$239 | 3.231\$602 |
| 45 | Noroeste do Brazil, Baurú a Itapura | 13\$513 | 35\$331 | 462\$307 | 505\$322 | 812\$334 | 1.984\$897 | — | 1.984\$897 | |
| 46 | Rio Claro | 300\$207 | 205\$498 | 1.309\$081 | 2.002\$070 | 1.867\$003 | 5.684\$459 | 56\$854 | 5.741\$313 | |
| 47 | Mogyana | { Ribeirão Preto a Jaguára e ramal de Caldas | 227\$744 | 357\$935 | 1.421\$312 | 2.403\$221 | 2.124\$145 | 6.537\$357 | — | 6.537\$357 |
| 48 | | { Jaguára a Araguay | 200\$611 | 15\$411 | 574\$846 | 1.250\$784 | 1.496\$140 | 3.666\$822 | — | 3.666\$822 |
| 49 | Quarabim a Itaquy | 201\$296 | 32\$483 | 302\$977 | 1.241\$208 | 501\$555 | 2.273\$519 | — | 2.273\$519 | |
| 50 | S. Paulo - Rio Grande. | { Itararé a Uruguay (a) | 233\$037 | — | 557\$765 | 663\$908 | 1.280\$429 | 2.753\$869 | 73\$179 | 2.827\$048 |
| 51 | | { Linha de S. Francisco (a) | 207\$051 | 4\$139 | 277\$570 | 300\$322 | 682\$169 | 1.471\$751 | 67\$016 | 1.538\$767 |

(a) Faz parte da rede Paraná - Santa Catharina.

| TRAFFEGADO | | | PESO UTIL TOTAL TRANSPORTADO A UM KILO- METRO | PESOS MORTOS DOS | | | PESO BRUTO TRANS- PORTADO A UM KILO- METRO | CUSTO EM RÉIS DO TRANSPORTE DE | | | | NUMERO DE ORDEM |
|---|--|---|---|---|---|---|--|---|--------------------------------|--|---|--------------------|
| De custeio por trem-kilo- metro | De custeio por vehiculo kilo- metro | De custeio por eixo-kilo- metro | | Carros kilometro em ser- viço de passa- geiros | Vagões- kilometro em serviço de merca- dorias | Vagões- kilometro em serviço de бага- gons, animaes, etc. | | Uma tonelada- kilo- metro de peso bruto | Um passageiro- kilometro | Uma to- nelada-kilo- metro de merca- doria | Uma tonelada- kilometro de carga | |
| — | — | — | 3.866.491 | — | — | — | — | 017 | 069 | 106 | 36 | |
| 33095 | 3390 | 3222 | 427.709 | — | — | — | — | — | — | — | 37 | |
| 43216 | 43217 | — | 355.478 | — | — | — | — | — | — | — | 38 | |
| 33763 | 33763 | 43881 | — | — | — | — | — | 332 | — | — | 39 | |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 40 | |
| 33230 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 41 | |
| 63376 | 3301 | 3105 | 171.630.84 | 172.403.675 | 353.053.691 | — | — | 038 | 075 | — | 42 | |
| 23047 | 3290 | 3072 | 7.716.782 | 6.740.426 | 10.717.899 | 3.961.030 | 29.136.187 | 026 | 025 | 071 | 085 | 43 |
| 13774 | 3270 | 3070 | 7.919.662 | 5.423.052 | 12.066.331 | 4.870.842 | 27.979.887 | 025 | 024 | 076 | 036 | 44 |
| 33091 | 3517 | 3136 | 1.734.072 | 4.237.643 | 7.655.408 | 1.551.478 | 15.178.601 | 052 | 030 | 360 | 406 | 45 |
| 23349 | 3111 | 3055 | 78.312.139 | — | — | — | — | — | 016 | 053 | 053 | 46 |
| 23371 | 3372 | 3093 | 14.707.507 | 9.423.783 | 14.741.032 | 7.467.004 | 46.039.326 | 038 | 030 | 084 | 099 | 47 |
| 23256 | 3304 | 3098 | 9.290.702 | 4.447.373 | 9.076.063 | 3.412.668 | 25.949.806 | 039 | 035 | 033 | 095 | 48 |
| 33378 | 3291 | 3104 | 4.704.851 | — | 4.005.061 | 2.898.142 | — | — | 032 | 063 | 078 | 49 |
| 3.951 | 3313 | 3156 | 16.448.802 | 7.647.235 | 15.815.534 | 3.713.232 | 43.624.853 | 046 | 041 | 030 | 097 | 50 |
| 33428 | 3334 | 3132 | 290.334 | 374.605 | 327.664 | 27.332 | 1.020.235 | 133 | 070 | 321 | 327 | 51 |

RESULTADOS DO TRAFEGO

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | RECEITA | | | DESEPEZA | | | RELAÇÃO POR CENTO | | |
|--|--------------------------------------|----------------|-------------------|-----------------|----------------|-----------------|---|---------------------------------------|-------|
| | Do trafego | Accessoria | Total | Do custeio | Accessoria | Total | Da despeza do custeio para a receita do trafego | Da despeza total para a receita total | |
| I — DA UNIÃO | | | | | | | | | |
| Baturité | 1.607:529\$062 | — | 1.607:529\$062 | 1.171:606\$170 | 140:573\$582 | 1.312:179\$752 | 72,88 | 81,62 | |
| Sobral | 599:005\$040 | — | 599:005\$040 | 322:294\$113 | 53:934\$712 | 376:228\$824 | 53,80 | 62,80 | |
| Central do Rio Grande do Norte . . | 103:772\$500 | — | 103:772\$500 | 202:314\$166 | — | 202:314\$166 | 194,95 | 194,95 | |
| Great-Western | Natal á Independencia . | 313\$170 | 313:895\$260 | 337:934\$980 | 12:684\$790 | 350:616\$770 | 107,77 | 111,70 | |
| | Conde d'Eu | 870:266\$670 | 530\$320 | 870:796\$990 | 750:994\$060 | 41:173\$240 | 792:164\$270 | 86,29 | 90,97 |
| | Recife a S. Francisco . | 2.451:445\$140 | 834\$900 | 2.452:280\$040 | 1.090:794\$890 | 100:026\$660 | 1.170:821\$550 | 44,50 | 48,56 |
| | Central de Pernambuco | 1.693:277\$140 | 798\$530 | 1.694:075\$670 | 1.055:172\$230 | 80:802\$040 | 1.135:974\$240 | 62,32 | 67,06 |
| | Sul de Pernambuco . . | 808:706\$810 | 508\$320 | 809:212\$930 | 722:652\$730 | 33:008\$360 | 755:661\$040 | 89,36 | 93,38 |
| | Central de Alagóas e ramal | 1.018:339\$910 | 585\$620 | 1.018:925\$530 | 706:770\$310 | 47:484\$360 | 754:255\$170 | 69,40 | 74,02 |
| Paulo Afonso | 43:592\$416 | 12\$390 | 43:605\$800 | 108:831\$850 | 1:778\$150 | 110:610\$000 | 249,65 | 233,66 | |
| Ribeirão a Cortez . . . | 58:465\$230 | 27\$140 | 58:492\$340 | 57:091\$050 | — | 57:090\$050 | 97,65 | 97,60 | |
| Bahia a S. Francisco | 1.040:918\$128 | 705\$856 | 1.041:624\$084 | 1.145:1804\$982 | 8:414\$150 | 1.154:219\$432 | 110,00 | 110,81 | |
| Alagoinhas a Propriá | 137:576\$687 | 215\$164 | 137:791\$851 | 215:365\$072 | 4:222\$218 | 219:587\$290 | 153,51 | 159,36 | |
| S. Francisco | 1.236:903\$418 | 6:570\$3600 | 1.245:474\$018 | 1.235:825\$734 | 12:666\$666 | 1.248:492\$400 | 99,91 | 100,30 | |
| Central da Bahia | 937:148\$290 | 46:033\$220 | 933:181\$510 | 831:975\$073 | 9:044\$545 | 841:020\$188 | 83,78 | 85,51 | |
| Central do Brazil | 29.228:296\$757 | 220:266\$029 | 29.448:566\$386 | 38.521:884\$848 | — | 38.521:884\$848 | 131,79 | 130,81 | |
| Rio do Ouro | 419:615\$300 | 1:622\$792 | 421:238\$092 | 684:628\$012 | — | 684:628\$012 | 163,15 | 162,52 | |
| Rede Sul Mineira | 3.475:300\$951 | 94:311\$010 | a) 3.569:611\$961 | — | — | — | — | — | |
| Oeste de Minas | 3.224:945\$811 | 24:253\$247 | 3.249:198\$058 | — | — | — | — | — | |
| Goyaz — Formiga a Bambuhy . . | 100:446\$750 | — | 100:446\$750 | 300:724\$197 | — | 300:724\$197 | 299,38 | 299,38 | |
| Paraná (b) | 4.682:356\$807 | — | 4.682:356\$807 | 1.657:114\$219 | 2.518:262\$065 | 4.175:376\$284 | 35,39 | 91,37 | |
| D. Thereza Christina (b) | 83:075\$850 | — | 83:075\$850 | 131:048\$018 | 9:000\$000 | 140:048\$018 | 157,74 | 168,58 | |
| Viação Ferrea do Rio Grande do Sul | 10.711:041\$160 | — | 10.711:041\$160 | 6.445:562\$251 | — | 6.445:562\$251 | 60,17 | 60,17 | |
| Madeira — Mamoré | 128:681\$222 | — | 128:681\$222 | — | — | — | — | — | |

II — CONCEDIDAS PELA UNIÃO

| | | | | | | | | | |
|---|--------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------|--------|
| Alcobaça á Praia da Rainha . . . | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Caxias a Cajazeiras | 107:344\$417 | 3:010\$885 | 110:353\$302 | 114:154\$889 | — | 114:154\$889 | 106,34 | 103,44 | |
| Recife a Limoeiro e ramal de Campina Grande | 1.721:554\$390 | 820\$350 | 1.725:374\$740 | 1.088:329\$290 | — | 1.088:329\$290 | 63,11 | 63,08 | |
| Victoria a Minas. | Victoria á Itabira . . | 655:436\$257 | — | 655:436\$257 | 954:363\$431 | — | 954:363\$431 | 145,60 | 145,60 |
| | Currallinho á Diamantina | 7:162\$187 | — | 7:162\$187 | 23:276\$171 | 6:000\$000 | 20:276\$171 | 324,98 | 408,75 |
| Leopoldina Railway | Leopoldina e ramal . | 2.457:547\$080 | 874\$540 | 2.458:418\$620 | 1.784:925\$150 | — | 1.784:925\$150 | 72,63 | 72,61 |
| | Sunidouro | 93:370\$749 | — | 93:370\$749 | 392:354\$802 | — | 392:354\$802 | 420,21 | 420,21 |
| | Prolongamento da Barão de Araruama . | 144:469\$803 | — | 144:469\$803 | 165:216\$242 | — | 165:216\$242 | 144,33 | 144,32 |
| | Carangola e ramaes . | 54:882\$310 | 59:508\$908 | 813:591\$218 | 849:372\$165 | 37:738\$820 | 887:110\$985 | 112,59 | 103,91 |
| S. Eduardo a Itapemirim | 167:724\$205 | — | 167:724\$205 | 323:831\$900 | 8:066\$850 | 331:901\$870 | 193,08 | 197,81 | |
| Central de Macahé | 62:393\$773 | — | 62:393\$773 | 103:655\$332 | — | 106:655\$332 | 170,94 | 170,91 | |

(a) Foram excluidas as receitas do mez de janeiro por não estar ainda neste periodo constituída a rede.
 (b) Faz parte da rede Paraná - Santa Catharina.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | RECEITA | | | DESPESA | | | RELAÇÃO POR CENTO | | |
|-------------------------------------|--|----------------|-----------------|-----------------|----------------|-----------------|---|---------------------------------------|--------|
| | Do trafego | Accessoria | Total | Do custeio | Accessoria | Total | Da despesa do custeio para a receita do trafego | Da despesa total para a receita total | |
| Leopoldina Railway | Norte. Praia Formosa ao Entroncamento. | 1.013:804\$153 | — | 1.013:804\$153 | 655:092\$750 | — | 655:092\$750 | 64,61 | 64,61 |
| | Sul do Espirito Santo | 240:879\$589 | — | 240:879\$589 | 230:908\$430 | — | 230:908\$430 | 95,86 | 95,86 |
| | Caravellas e ramal do Alegre. | 228:329\$900 | — | 228:329\$900 | 198:029\$110 | — | 198:029\$110 | 86,72 | 86,72 |
| Corcovado. | 67:627\$000 | — | 67:627\$000 | 57:125\$490 | — | 57:125\$490 | 84,47 | 84,47 | |
| Rezende & Bocaina | 42:045\$500 | — | 42:045\$500 | 64:054\$506 | — | 64:054\$506 | 152,34 | 152,34 | |
| Bananal. | 28:305\$000 | — | 28:305\$000 | 48:186\$240 | — | 48:186\$240 | 170,23 | 170,23 | |
| Santos a Jundiaby. | 25.737:541\$530 | 31:817\$300 | 25.762:358\$830 | 14.931:365\$150 | 454:959\$440 | 15.386:324\$590 | 58,01 | 59,70 | |
| Sorocabana e Ituana | Capão Bonito ao Salto Grande | 1.053:342\$090 | 8:046\$910 | 1.061:392\$000 | 772:352\$169 | 21:416\$974 | 791:269\$143 | 73,37 | 74,83 |
| | Tatuby a Itararé | 903:638\$600 | 4:759\$150 | 903:428\$050 | 775:861\$209 | 32:060\$750 | 807:921\$959 | 85,84 | 83,93 |
| Noroeste do Brazil. Baurú a Itapura | 574:181\$840 | — | 574:181\$840 | 797:928\$757 | — | 797:928\$757 | 138,96 | 138,96 | |
| Rio Claro | 8.826:340\$380 | 30:698\$588 | 8.857:038\$968 | 4.720:591\$144 | 47:243\$510 | 4.767:804\$684 | 53,48 | 53,83 | |
| Mogyana. | Ribeirão Preto & Jaguára e ramal de Caldas | 1.989:047\$005 | 16:064\$047 | 2.005:081\$052 | 1.752:011\$817 | — | 1.752:011\$817 | 88,03 | 87,37 |
| | Jaguára a Araguay | 953:851\$560 | 26:858\$396 | 980:705\$456 | 1.030:377\$041 | — | 1.030:377\$041 | 108,02 | 105,06 |
| Quarahim a Itaquy. | 424:503\$403 | — | 424:503\$403 | 400:104\$434 | — | 400:104\$434 | 94,25 | 94,25 | |
| S. Paulo-Rio Grande | Itararé ao Uruguay (b). | 2.082:568\$102 | — | 2.082:568\$102 | 2.008:297\$601 | 53:367\$440 | 2.061:665\$041 | 96,43 | 98,99 |
| | Linha de S. Francisco (b). | 400:545\$351 | — | 400:545\$351 | 141:517\$768 | 6:444\$054 | 147:961\$822 | 140,75 | 147,15 |

(b) Faz parte da rede Paraná - Santa Catharina

PRINCIPAES DADOS ESTATISTICOS

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM TRAFEGO EM 31 DE DEZEMBRO | | RECEITA TOTAL DO TRAFEGO EM | | DESPEZA TOTAL DO CUSTEIO EM | |
|-----------------|--|--|-------------|-----------------------------|-----------------|-----------------------------|-----------------|
| | | 1910 | 1909 | 1910 | 1909 | 1910 | 1909 |
| | | | | | | | |
| 1 | Baturité | — | 345,330 | 1.607:529\$062 | 1.282:878\$364 | 1.171:606\$170 | 635:586\$137 |
| 2 | Sobral | — | 216,280 | 509:005\$040 | 497:848\$670 | 322:294\$113 | 271:984\$829 |
| 3 | Central do Rio Grande do Norte | — | 55,252 | 103:772\$500 | 71:608\$900 | 202:314\$166 | 136:740\$988 |
| 4 | Great-Western Natal à Independencia Conde d'Eu Recife a S. Francisco Central de Pernambuco Sul de Pernambuco Central de Alagoas e ramal Paulo Afonso Ribeirão a Cortez | — | 171,197 | 313:577\$090 | 247:441\$130 | 335:012\$730 | 313:125\$240 |
| 5 | | — | 165,000 | 870:266\$670 | 836:280\$450 | 750:991\$060 | 838:490\$870 |
| 6 | | — | 124,739 | 2.451:445\$140 | 2.441:199\$380 | 1.076:143\$560 | 1.016:318\$550 |
| 7 | | — | 244,813 | 1.693:277\$110 | 1.558:044\$150 | 1.055:172\$230 | 1.143:570\$750 |
| 8 | | — | 193,908 | 808:706\$610 | 622:194\$390 | 716:808\$120 | 703:611\$810 |
| 9 | | — | 150,000 | 1.018:339\$910 | 976:820\$560 | 706:770\$810 | 764:639\$860 |
| 10 | | — | 115,853 | 43:503\$110 | 48:493\$330 | 108:831\$850 | 118:808\$920 |
| 11 | — | 23,657 | 58:465\$230 | 72:964\$210 | 57:090\$650 | 50:376\$930 | |
| 12 | Bahia a S. Francisco | — | 123,340 | 1.041:624\$784 | 969:764\$422 | 1.145:804\$982 | 840:664\$157 |
| 13 | Alagoinhas a Propriá | — | 83,020 | 137:791\$351 | 104:446\$530 | 215:365\$072 | 173:460\$283 |
| 14 | S. Francisco | — | 452,310 | 1.245:474\$018 | 1.098:584\$935 | 1.235:825\$734 | 947:914\$488 |
| 15 | Central da Bahia | — | 316,660 | 983:181\$510 | 848:642\$521 | 831:975\$973 | 724:998\$764 |
| 16 | Central do Brazil | — | 1.668,916 | 29.448:566\$336 | 30.906:677\$887 | 33.521:884\$818 | 31.262:510\$383 |
| 17 | Rio do Ouro | — | 131,589 | 421:258\$002 | 360:437\$411 | 681:624\$012 | 530:465\$340 |
| 18 | Ráde Sul-Mineira | — | — | 3.569:611\$961 | — | — | — |
| 19 | Oeste de Minas | — | 921,096 | 3.249:196\$058 | 2.831:335\$461 | — | 2.115:727\$512 |
| 20 | Goyaz — Formiga a Bambuhy | — | 81,706 | 100:446\$750 | 66:259\$960 | 300:721\$197 | 200:249\$547 |
| 21 | Paraná (a) | — | 416,382 | 4.682:356\$807 | 4.517:296\$116 | 1.657:114\$219 | 1.596:830\$102 |
| 22 | D. Thereza Christina (a) | — | 117,740 | 143:092\$730 | 132:006\$725 | 292:044\$599 | 344:455\$003 |
| 23 | Viação Ferrea do Rio Grande do Sul | — | 1.786,794 | 10.711:041\$160 | 9.146:348\$609 | 6.445:562\$251 | 4.902.419\$805 |
| 24 | Madeira-Mamoré | — | — | 133:631\$222 | — | — | — |

I — DA

| II — CONCEDIDAS | | | | | | | | |
|-----------------|--|------------------------------------|---------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------|
| 25 | Caxias a Cajazeiras | — | 78,000 | 110:355\$302 | 94:371\$633 | 114:154\$889 | 110:823\$453 | |
| 26 | Recife a Limooiro e Timbathá (a) | — | 260,451 | 1.724:554\$390 | 1.553:679\$710 | 1.078:640\$210 | 1.005:640\$060 | |
| 27 | Victoria a Minas . . . } | Victoria à Itabira | — | 344,430 | 655:439\$257 | 568:488\$049 | 954:363\$431 | 675:478\$762 |
| 28 | | Currallinho à Diamantina | — | — | 7:162\$187 | — | 23:276\$471 | — |
| 29 | Leopoldina e Ramal | — | 381,425 | 2.438:418\$620 | 2.778.699\$429 | 1.781:925\$150 | 1.726.783\$110 | |
| 30 | Sumidouro | — | 93,070 | 93:370\$749 | 91:799\$603 | 392:354\$502 | 332:792\$140 | |
| 31 | Barão de Araruamã (Prolong.) | — | 51,440 | 144:469\$803 | 101:679\$672 | 165:216\$242 | 179:041\$320 | |
| 32 | Leopoldina Railway . . } | Garangola | — | 223,000 | 813:891\$213 | 783:076\$345 | 849:372\$165 | — |
| 33 | S. Eduardo a Itapemirim | — | 93,230 | 167:724\$205 | 164:990\$240 | 323:834\$900 | 201:463\$528 | |
| 34 | Central de Macahé | — | 43,512 | 62:398\$773 | 53:104\$105 | 106:605\$332 | 107:119\$577 | |
| 35 | Norte | — | 43,966 | 1.013:804\$153 | 477:796\$451 | 655:092\$750 | 518:023\$110 | |
| 36 | Sul do Espirito Santo | — | 79,268 | 240:879\$580 | 211.041\$150 | 230:903\$430 | 213:716\$500 | |
| 37 | Caravellas o ramal do Alegre | — | 71,182 | 228:329\$900 | 105:739\$850 | 198:029\$110 | 191:464\$130 | |

RELATIVOS A DOIS ANOS CONSECUTIVOS

Quadro n. 25

| SALDO EM | | DEFICIT EM | | NUMERO DE PASSAGEIROS-KILOMETRO EM | | NUMERO DE TONELADAS-KILOMETRO DE MERCADORIAS EM | | NUMERO DE TRENS POR DIA REFERIDO A EXTENSAO MÈDIA EM | | NUMERO DE ORDENS |
|-------------|----------------|----------------|--------------|------------------------------------|-------------|---|-------------|--|------|------------------|
| 1910 | 1909 | 1910 | 1909 | 1910 | 1909 | 1910 | 1909 | 1910 | 1909 | |
| 35:922\$822 | 586:792\$234 | — | — | 9.904.000 | 5.541.391 | 5.456.822 | 4.840.735 | 1,8 | 1,4 | 1 |
| 76:740\$927 | 225:863\$841 | — | — | 2.290.745 | 1.319.323 | 1.811.997 | 1.770.095 | 1,3 | 1,4 | 2 |
| — | — | 93:541\$666 | 65:137\$383 | 586.977 | — | 460.920 | — | 0,8 | — | 3 |
| — | — | 21:435\$640 | 65:684\$80 | 2.180.036 | 1.736.235 | 1.9.6.819 | 1.659.727 | 1,5 | 1,2 | 4 |
| 49:275\$610 | — | — | 2:210\$220 | 4.732.382 | 4.023.066 | 4.872.241 | 4.068.862 | 4,1 | 3,3 | 5 |
| 75:261\$580 | 1.424:880\$830 | — | — | 14.762.532 | 13.095.345 | 20.260.649 | 17.775.428 | 8,0 | 7,0 | 6 |
| 38:104\$910 | 411:47:\$400 | — | — | 15.437.579 | 13.944.955 | 9.211.180 | 8.672.150 | 5,0 | 4,0 | 7 |
| 86:515\$220 | — | — | 81:420\$420 | 7.902.536 | 6.502.985 | 8.543.731 | 6.241.834 | 3,3 | 2,6 | 8 |
| 11:569\$400 | 212:181\$300 | — | 70:312\$540 | 6.520.930 | 5.459.554 | 6.345.490 | 6.195.688 | 5,1 | 5,0 | 9 |
| 65:238\$410 | — | — | — | 109.033 | 91.610 | 203.743 | 277.882 | 0,4 | 0,4 | 10 |
| 1:374\$580 | 22:587\$270 | — | — | 355.183 | 351.956 | 664.998 | 920.447 | 3,0 | 3,2 | 11 |
| — | 129:100\$265 | 104:180\$98 | — | 10.791.302 | 10.496.385 | 5.361.847 | 8.461.817 | 5,3 | 5,2 | 12 |
| — | — | 77:573\$221 | 69:01:\$708 | 1.587.873 | 1.010.930 | 676.045 | 333.122 | 1,2 | 1,1 | 13 |
| 9:648\$284 | 145:670\$447 | — | — | 5.144.580 | 4.699.898 | 9.899.335 | 11.199.643 | 1,8 | 1,7 | 14 |
| 51:205\$537 | 123:643\$757 | — | — | 2.480.454 | 2.008.999 | 3.635.239 | 3.265.008 | 1,4 | 1,3 | 15 |
| — | — | 9:073:318\$462 | 265:832\$501 | 571.776.951 | 474.710.376 | 396.702.099 | 365.577.914 | 17,2 | — | 16 |
| — | — | 263:369\$920 | 170:027\$929 | — | — | — | — | — | — | 17 |
| — | — | — | — | 15.164.874 | — | 22.602.509 | — | 3,3 | — | 18 |
| — | 745:608\$913 | — | — | — | 7.978.138 | — | 11.582.137 | 2,0 | — | 19 |
| — | — | 200:274\$447 | 133:980\$587 | 527.593 | 303.817 | 435.122 | 242.931 | 1,0 | 1,2 | 20 |
| 25:242\$538 | 2.920:466\$014 | — | — | 10.342.026 | 12.410.645 | 25.715.343 | 26.325.733 | 4,4 | 4,3 | 21 |
| — | — | 148:951\$869 | 242:448\$273 | 942.901 | 770.810 | 520.323 | 462.884 | 1,3 | 0,5 | 22 |
| 35:473\$909 | 4.243:928\$504 | — | — | 40.217.842 | 32.142.845 | 92.032.229 | 79.076.562 | 4,3 | 4,0 | 23 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 0,1 | — | 24 |
| UNIAO | | | | | | | | | | |
| — | — | 3:799\$537 | 16:451\$825 | 299.428 | 279.160 | 367.941 | 309.629 | 0,9 | 1,0 | 25 |
| 47:914\$170 | 548:039\$650 | — | — | 9.614.208 | 8.747.742 | 10.998.367 | 9.042.027 | 4,0 | 3,2 | 26 |
| — | — | 293:924\$174 | 106:970\$743 | 1.719.977 | 1.367.977 | 2.701.944 | 1.936.572 | 1,4 | — | 27 |
| — | — | 16:114\$234 | — | 72.249 | — | 13.800 | — | 0,4 | — | 28 |
| 73:403\$470 | 1.051:916\$319 | — | — | 7.636.353 | 6.200.989 | 16.339.725 | 16.197.062 | 3,5 | 3,2 | 29 |
| — | — | 293:934\$053 | 270:992\$537 | 477.332 | 443.216 | 335.205 | 330.087 | 2,0 | 2,0 | 30 |
| — | — | 20:746\$439 | 77:361\$548 | 166.936 | 129.730 | 246.960 | 159.459 | 2,0 | 1,6 | 31 |
| — | — | 35:480\$917 | — | 2.506.351 | 2.156.843 | 4.527.030 | 4.088.546 | 3,5 | 3,5 | 32 |
| — | — | 156:110\$785 | 33:473\$285 | 1.037.569 | 991.703 | 766.240 | 673.216 | 3,4 | 3,3 | 33 |
| — | — | 44:296\$559 | 54:015\$172 | 102.363 | 97.022 | 97.170 | 115.779 | 0,9 | 0,9 | 34 |
| 53:714\$403 | — | — | 40:233\$59 | 24.277.148 | 13.429.308 | 1.959.096 | 445.491 | 23,2 | — | 35 |
| 9:771\$450 | 27:324\$650 | — | — | 1.311.341 | 779.265 | 345.752 | — | 1,7 | 1,4 | 36 |
| 30:300\$790 | — | — | 85:981\$630 | 542.205 | 251.965 | 343.301 | — | 1,8 | 1,5 | 37 |

| NÚMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | EXTENSÃO EM TRAFEGO EM 31 DE DEZEMBRO | | RECEITA TOTAL DO TRAFEGO EM | | DESPEZA TOTAL DO CUSTEIO EM | |
|-----------------|--|--|---------|-----------------------------|-----------------|-----------------------------|-----------------|
| | | 1910 | 1909 | 1910 | 1909 | 1910 | 1909 |
| | | | | | | | |
| 38 | Corcovado | — | 3,760 | 67:627\$000 | 41:170\$300 | 57:125\$490 | 73:323\$720 |
| 39 | Bananal | — | 28,000 | 28:305\$000 | 31:437\$200 | 43:186\$240 | 51:838\$340 |
| 40 | Rezende á Bocaina | — | 38,810 | 42:045\$500 | 42:004\$330 | 61:054\$506 | 67:373\$397 |
| 41 | União Valenciana | — | 63,368 | — | 169:831\$173 | — | 150:847\$972 |
| 42 | Santos a Jundiaby | — | 139,000 | 25.769:358\$830 | 30.239:412\$690 | 14.931:365\$150 | 16.003:317\$360 |
| 43 | Sorocabana { Prolongamento para Tibagy | — | 217,588 | 1.061:392\$000 | 963:522\$380 | 772:852\$169 | 710:092\$522 |
| 44 | o Ituana { Ramal de Itararé | — | 250,007 | 908:428\$050 | 620:035\$480 | 775:861\$209 | 709:026\$441 |
| 45 | Noroeste do Brazil | — | 340,000 | 574:181\$340 | 426:933\$740 | 797:923\$757 | 636:410\$261 |
| 46 | Rio Claro | — | 793,880 | 8.857:033\$968 | 9.983:820\$886 | 4.720:591\$144 | 5.021:544\$362 |
| 47 | Mogyana { Riboirão Preto a Jaguára e ramal | — | 268,362 | 2.005:081\$052 | 2.026:163\$648 | 1.752:011\$317 | 71.01:662\$121 |
| 48 | { de Caldas | — | 281,104 | 980:705\$156 | 823:973\$227 | 1.030:377\$941 | 971:853\$892 |
| | { Jaguára a Araguay | — | | | | | |
| 49 | Quarabim a Itaquy | — | 175,597 | 424:503\$403 | 250:756\$055 | 400:101\$131 | 232:557\$176 |
| 50 | S. Paulo-Rio { Itararé a Uruguay | — | 619,325 | 2.082.568\$102 | 1.287:941\$964 | 2.008:237\$601 | 1.251:089\$291 |
| 51 | Grando. { Linha de S. Francisco | — | — | 100:545\$351 | — | 141:517\$768 | — |



| SALDO EM | | DEFICIT EM | | NUMERO DE PASSAGEIROS- KILOMETRO EM | | NUMERO DE TONELADAS- KILOMETRO DE MERCADORIAS EM | | NUMERO DE TRENS POR DIA REFERIDO A' EXTENSÃO MÉDIA EM | | NUMERO DE ORDEM |
|----------------|-----------------|--------------|--------------|--|------------|--|-------------|---|------|-----------------|
| 1910 | 1909 | 1910 | 1909 | 1910 | 1909 | 1910 | 1909 | 1910 | 1909 | |
| 10:501\$510 | — | — | 32:153\$420 | 149.479 | 95.331 | — | — | 3,4 | — | 38 |
| — | — | 19:831\$240 | 20:401\$140 | — | — | — | — | — | — | 39 |
| — | — | 22:009\$008 | 25:368\$853 | — | — | — | — | — | — | 40 |
| — | 18:983\$201 | — | — | — | — | — | — | — | — | 41 |
| 0.837:993\$680 | 14.235:625\$330 | — | — | 66.570.265 | 58.947.221 | 165.149.491 | 180.957.562 | — | 44,9 | 42 |
| 233:53:\$834 | 233:395\$979 | — | — | 7.005.137 | 5.267.578 | 6.551.524 | 6.433.874 | 4,1 | 8,5 | 43 |
| 132:566\$841 | — | — | 88:970\$931 | 5.879.583 | 4.282.535 | 6.608.574 | 3.641.263 | 4,4 | 3,2 | 44 |
| — | — | 223:746\$917 | 209:476\$524 | 2.951.964 | 2.413.666 | 1.482.397 | 1.067.999 | 1,7 | 1,6 | 45 |
| 4.131:442\$824 | 4.932:376\$494 | — | — | 31.233.281 | 30.165.846 | 72.837.641 | 70.290.495 | 6,1 | 6,7 | 46 |
| 253:069\$235 | 324:501\$522 | — | — | 12.551.083 | 10.182.059 | 12.883.471 | 11.742.037 | 7,5 | 6,9 | 47 |
| — | — | 49:671\$585 | 142:879\$665 | 5.059.496 | 4.532.165 | 8.534.393 | 5.344.061 | 4,4 | 3,6 | 48 |
| 24:401\$960 | — | — | 31:801\$121 | 980.489 | 881.742 | 4.027.745 | 1.272.199 | 1,8 | 1,3 | 49 |
| 74:270\$501 | 36:852\$673 | — | — | 10.652.377 | 6.786.392 | 15.398.853 | 9.435.351 | 1,9 | 2,6 | 50 |
| — | — | 40:972\$617 | — | 919.298 | — | 220.345 | — | 1,1 | — | 51 |



PRINCIPAES DADOS ESTATISTICOS

| NUMERO DE ORDEM | D. SIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | POR KILOMETRO TRAFEGADO | | | | | | | | |
|-----------------|--|--|-------------|--------------------|-------------|------------|-------------|-------------|------------|----------|
| | | Receita do trafego | | Despeza do custoio | | Saldo | | Deficit | | |
| | | 1910 | 1909 | 1910 | 1909 | 1910 | 1909 | 1910 | 1909 | |
| 1 | Baturité | 4:323\$211 | 3:713\$486 | 3:102\$824 | 2:014\$263 | 1:435\$367 | 1:539\$223 | — | — | |
| 2 | Sobral | 2:403\$603 | 2:304\$871 | 1:344\$909 | 1:257\$559 | 1:154\$694 | 1:044\$312 | — | — | |
| 3 | Central do Rio Grande do Norte | 1:241\$981 | 1:278\$725 | 2:421\$335 | 2:414\$802 | — | — | 1:173\$354 | 1:163\$078 | |
| 4 | Great-Western | Natal á Independencia | 1:831\$674 | 1:440\$850 | 1:973\$954 | 1:820\$034 | — | — | 142\$280 | 383\$675 |
| 5 | | Conde d'Eu | 5:264\$918 | 5:068\$366 | 4:513\$366 | 5:081\$762 | 721\$592 | — | — | 13\$396 |
| 6 | | Recife a S. Francisco | 19:652\$593 | 19:570\$453 | 8:744\$618 | 8:147\$560 | 10:907\$973 | 11:422\$838 | — | — |
| 7 | | Central de Pernambuco | 7:394\$578 | 6:822\$067 | 4:607\$960 | 5:020\$385 | 2:783\$613 | 1:801\$082 | — | — |
| 8 | | Sul de Pernambuco | 4:170\$571 | 3:208\$694 | 3:726\$784 | 3:623\$586 | 443\$700 | — | — | 419\$892 |
| 9 | | Central de Alagoas e ramal Paulo Affonso | 6:783\$933 | 6:512\$187 | 4:711\$805 | 5:097\$596 | 2:077\$128 | 1:414\$512 | — | — |
| 10 | Ribeirão a Cortez | 376\$282 | 418\$603 | 930\$306 | 1:025\$515 | — | — | 563\$114 | 606\$912 | |
| 11 | Bahia a S. Francisco | 2:040\$473 | 2:516\$121 | 1:992\$206 | 1:757\$929 | 47\$967 | 788\$193 | — | — | |
| 12 | Alagoinhas a Propria | 8:453\$816 | 7:875\$933 | 9:307\$652 | 6:827\$450 | — | 1:048\$489 | 851\$836 | — | |
| 13 | S. Francisco | 1:324\$508 | 1:258\$390 | 2:153\$896 | 2:081\$892 | — | 831\$502 | 831,388 | — | |
| 14 | Central da Bahia | 2:734\$636 | 2:417\$777 | 2:732\$353 | 2:035\$20 | 2\$383 | 321\$957 | — | — | |
| 15 | Central do Brazil | 2:059\$477 | 2:670\$960 | 2:273\$347 | 2:239\$518 | 332\$130 | 474\$400 | — | — | |
| 16 | Rio do Ouro | 16:337\$165 | 18:572\$940 | 21:532\$335 | 18:801\$964 | — | — | 5:195\$470 | 229\$024 | |
| 17 | Rêde Sul-Mineira | 3:321\$003 | 2:739\$115 | 5:010\$383 | 4:031\$229 | — | — | — | 1:292\$114 | |
| 18 | Oeste de Minas | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 19 | Goyaz | 3:475\$151 | 3:034\$173 | — | 2:267\$661 | — | 76\$812 | — | — | |
| 20 | Paraná (a) | 931\$972 | 1:080\$208 | 2:894\$332 | 3:261\$583 | — | — | 1:932,300 | 2:184\$375 | |
| 21 | D. Thereza Christina (a) | 11:228\$673 | 10:832\$844 | 3:973\$965 | 3:820\$319 | 7:251\$778 | 7:003\$516 | — | — | |
| 22 | Viação Ferrea do Rio Grande do Sul | 1:241\$664 | 1:121\$171 | 2:472\$942 | 2:604\$992 | — | — | 1:261\$277 | 1:433\$821 | |
| 23 | Madeira-Mamoré | 5:116\$068 | 5:403\$372 | 3:006\$757 | 2:944\$433 | 2:049\$341 | 2:548\$939 | — | — | |
| 24 | | 816\$584 | — | — | — | — | — | — | — | |

| II — CONCEDIDAS | | | | | | | | | | |
|-----------------|---|--|------------|------------|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 25 | Alcobaça á Praia da Rainha | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 26 | Caxias a Cajazeiras | 1:376\$210 | 1:203\$892 | 1:463\$524 | 1:420\$813 | — | — | 87\$314 | 210\$920 | |
| 27 | Recife a Limoeiro e ramal do Bonito | 6:620\$653 | 5:934\$657 | 4:173\$152 | 3:860\$704 | 2:442\$501 | 2:103\$953 | — | — | |
| 28 | Victoria a Minas | Victoria á Itabira | 1:735\$633 | 1:964\$542 | 2:527\$197 | 2:275\$730 | — | — | 791,534 | 411\$188 |
| 29 | | Curralinho á Diamantina | 300\$932 | — | 978\$093 | — | — | — | 677\$071 | — |
| 30 | Leopoldina Railway | Leopoldina e ramal | 6:443\$067 | 7:250\$094 | 4:679\$622 | 4:526\$100 | 1:763\$145 | 2:753\$694 | — | — |
| 31 | | Sumiduro | 1:003\$231 | 997\$535 | 4:215\$694 | 3:899\$732 | — | — | 3:212\$463 | 2:902\$197 |
| 32 | | Prolongamento da Barão de Araruama | 2:225\$307 | 1:976\$665 | 3:211\$821 | 3:480\$583 | — | — | 1:081\$514 | 1:486\$378 |
| 33 | Leopoldina Railway | Carangola e ramaes | 3:332\$880 | 3:511\$553 | 3:808\$843 | 6:923,537 | — | — | 425\$913 | 3:416\$984 |
| 34 | | S. Eduardo a Itapemirim | 1:790\$036 | 1:700\$712 | 3:473\$504 | 2:160\$928 | — | — | 1:671\$463 | 391\$216 |
| 35 | | Central de Macahé | 1:434\$058 | 1:220\$447 | 2:451\$307 | 2:461\$340 | — | — | 1:017\$339 | 1:241\$393 |
| 36 | Norte | 20:704\$246 | 10:53\$078 | — | 11:427\$143 | — | — | — | 837\$370 | |
| 37 | Sul do Espirito Santo | 2:015\$442 | 3:040\$838 | 1:932\$011 | 2:696\$126 | 85\$431 | 344\$712 | — | — | |

(a) Faz parte da rêde Paraná-Santa Catharina.

E DOIS ANOS CONSECUTIVOS

Quadro n. 26

| RELAÇÃO POR CENTO DA DESPEZA PARA A RECEITA | | PRODUCTOS MÉDIOS EM RÉIS POR KILOMETRO | | | | RECEITA DO TRAFEGO POR KILOMETRO | | DESEPEZA DO CUSTEIO POR KILOMETRO | | CUSTO TOTAL EM RÉIS DO TRANSPORTE POR KILOMETRO | | | | NÚMERO DE ORDEM |
|---|------|--|------|-------------------------------|------|----------------------------------|------|-----------------------------------|------|---|------|-------------------------------|------|-----------------|
| | | De um passageiro | | De uma tonelada de mercadoria | | Por trem | | Por trem | | De um passageiro | | De uma tonelada de mercadoria | | |
| 1910 | 1909 | 1910 | 1909 | 1910 | 1909 | 1910 | 1909 | 1910 | 1909 | 1910 | 1909 | 1910 | 1909 | |

UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|--------|-----|-----|-----|-----|--------|-------|-------|-------|-----|-----|-----|-----|----|
| 72,83 | 73,60 | 018 | 056 | 169 | 170 | 6.136 | 6.258 | 4.563 | 3.394 | 023 | 031 | 136 | 114 | 2 |
| 53,80 | 54,63 | 010 | 013 | 154 | 175 | 4.990 | 4.692 | 2.634 | 2.563 | 020 | 029 | 058 | 034 | 2 |
| 94,95 | 190,94 | 048 | 045 | 126 | 142 | 4.233 | 3.587 | 8.359 | 6.851 | 077 | — | 330 | — | 3 |
| 06,83 | 126,51 | 019 | 017 | 085 | 083 | 3.363 | 3.333 | 3.629 | 4.224 | 035 | 041 | 118 | 127 | 4 |
| 86,29 | 100,14 | 012 | 012 | 117 | 143 | 3.162 | 4.177 | 2.920 | 4.188 | 044 | 035 | 039 | 119 | 5 |
| 43,89 | 41,63 | 031 | 032 | 090 | 104 | 6.693 | 7.612 | 2.930 | 3.169 | 016 | 023 | 037 | 034 | 6 |
| 62,31 | 73,59 | 031 | 033 | 111 | 113 | 4.039 | 4.642 | 2.548 | 3.416 | 023 | 023 | 056 | 070 | 7 |
| 33,63 | 113,09 | 022 | 032 | 036 | 063 | 3.343 | 3.368 | 2.937 | 3.809 | 013 | 029 | 040 | 059 | 8 |
| 69,44 | 73,23 | 032 | 032 | 114 | 118 | 3.605 | 4.013 | 2.502 | 3.441 | 012 | 029 | 072 | 034 | 9 |
| 49,65 | 244,99 | 041 | 033 | 149 | 135 | 2.828 | 2.984 | 7.059 | 7.310 | 131 | 122 | 403 | 355 | 10 |
| 97,64 | 64,04 | 034 | 034 | 055 | 063 | 1.826 | 2.148 | 1.783 | 1.433 | 022 | 017 | 051 | 03 | 11 |
| 10,00 | 86,00 | 031 | 028 | 112 | 033 | 3.901 | 4.173 | 4.293 | 3.611 | 027 | 022 | 103 | 053 | 12 |
| 56,29 | 166,00 | 039 | 043 | 077 | 124 | 2.956 | 3.252 | 4.626 | 5.379 | 030 | 052 | 147 | 211 | 13 |
| 99,03 | 87,37 | 037 | 029 | 035 | 030 | 3.970 | 3.928 | 3.967 | 3.336 | 026 | 020 | 076 | 059 | 14 |
| 85,65 | 85,43 | 063 | 031 | 196 | 204 | 5.619 | 6.213 | 4.939 | 4.754 | 050 | 078 | 140 | 131 | 15 |
| 30,81 | 101,23 | 018 | 023 | 037 | 014 | 2.537 | 3.349 | 3.410 | 3.043 | 022 | 020 | 017 | 043 | 16 |
| — | 147,16 | — | — | — | — | — | — | 3.778 | — | — | — | — | — | 17 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 18 |
| — | 74,72 | — | 049 | — | 151 | 4.045 | 2.354 | — | 2.843 | — | — | — | — | 19 |
| 99,37 | 302,21 | 018 | 062 | 123 | 154 | 2.472 | 2.465 | 6.626 | — | 150 | — | 295 | — | 20 |
| 35,39 | 35,34 | 017 | 033 | 156 | 148 | 6.740 | 6.670 | 2.335 | 2.416 | 022 | 017 | 051 | 019 | 21 |
| 04,09 | 263,93 | 044 | 015 | 136 | 143 | 2.300 | 1.345 | 4.694 | 5.251 | 022 | — | 409 | — | 22 |
| 0,17 | 53,59 | 056 | 056 | 073 | 074 | 3.223 | 3.544 | 1.942 | 1.900 | 020 | 023 | 049 | 042 | 23 |
| — | — | — | — | — | — | 14.937 | — | — | — | — | — | — | — | 24 |

LA UNIÃO

| | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|--------|-----|-----|-----|-----|-------|-------|-------|-------|-----|-----|-----|-----|----|
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 25 |
| 03,44 | 117,43 | 031 | 030 | 202 | 206 | 3.631 | 3.251 | 3.832 | 3.313 | 033 | 100 | 212 | 262 | 26 |
| 32,43 | 64,73 | 039 | 038 | 103 | 120 | 4.526 | 5.193 | 2.853 | 3.361 | 023 | 033 | 033 | 037 | 27 |
| 15,60 | 120,93 | 008 | 071 | 179 | 219 | 3.221 | — | 4.531 | — | 187 | — | 169 | — | 28 |
| 24,99 | — | 042 | — | 183 | — | 1.933 | — | 6.230 | — | 072 | — | — | — | 29 |
| 2,60 | 62,18 | 051 | 053 | 114 | 142 | 4.935 | 6.350 | 3.621 | 3.949 | — | — | — | — | 30 |
| 0,21 | 395,22 | 038 | 057 | 105 | 177 | 1.369 | 1.231 | 5.754 | 4.366 | — | — | — | — | 31 |
| 1,38 | 176,08 | 053 | 080 | 163 | 147 | 3.048 | 3.339 | 4.356 | 5.830 | 303 | 449 | 420 | 320 | 32 |
| 1,35 | 197,30 | 058 | 059 | 117 | 121 | 2.567 | 2.714 | 2.891 | 5.354 | 043 | 103 | 137 | 276 | 33 |
| 3,07 | 131,76 | 058 | 053 | 119 | 131 | 1.443 | 1.465 | 2.797 | 1.788 | 076 | 052 | 231 | 163 | 34 |
| 0,73 | 201,72 | 055 | 056 | 315 | 229 | 4.432 | 3.591 | 7.610 | 7.244 | 369 | 453 | 319 | 345 | 35 |
| 1,11 | 108,42 | 044 | 029 | 136 | 033 | 2.199 | 2.533 | — | 1.820 | 017 | — | 039 | — | 36 |
| 5,83 | 33,66 | 068 | 068 | 402 | — | 3.229 | 6.130 | 3.095 | 5.435 | — | — | — | — | 37 |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | POR KILOMETRO TRAFEGADO | | | | | | | |
|-----------------|--|---|----------------------------|--------------------|-------------|------------|-------------|-----------|-----------|
| | | Receita do trafego | | Despesa do custeio | | Saldo | | Deficit | |
| | | 1910 | 1909 | 1910 | 1909 | 1910 | 1909 | 1910 | 1909 |
| 38 | Leopoldina Railway — Caravellas e ramal do Alegre. | 3:207,388 | 1:435,486 | 2:826,279 | 2:693,398 | 381,109 | — | — | 1:207,912 |
| 39 | Corcovado | 17:684,834 | 10:940,548 | 14:938,574 | 19:500,989 | 3:286,210 | — | — | — |
| 40 | Rezendo á Bocaina. | 1:083,367 | 1:082,312 | — | 1:735,980 | — | — | — | — |
| 41 | Bananal | 1:010,892 | 1:122,757 | 1:720,936 | 1:851,369 | — | — | — | — |
| 42 | Santos a Jundiaby | 185:162,170 | 217:540,950 | 107:419,892 | 115:135,380 | 77:742,378 | 102:414,570 | — | — |
| 43 | Sorocabana o } Ituana | Capão Bonito a Salto Grande | 4:840,726 | 5:205,050 | 3:545,190 | 3:835,993 | 1:295,536 | 1:369,057 | — |
| 44 | | | Tatuby a Itararé | 3:614,573 | 2:723,084 | 3:103,363 | 3:263,894 | 511,210 | — |
| 45 | Baurú a Itapura | 1:428,313 | 1:302,092 | 1:984,897 | 1:946,203 | — | — | 556,584 | 613,516 |
| 46 | Rio Claro. | 10:665,406 | 12:575,982 | 5:634,459 | 6:325,319 | 4:981,037 | 6.250,663 | — | — |
| 47 | Mogyana . . . } | Ribeirão Preto a Jaguára e Ramal de Caldas. | 7:421,705 | 7:560,312 | 6:137,357 | 6:240,485 | 884,348 | 1:210,826 | — |
| 48 | | Jaguára a Araguay | 3:394,459 | 2.950,082 | 3:666,822 | 3:458,551 | 272,333 | — | — |
| 49 | Quarahim a Itaquy. | 2:418,822 | 1:428,020 | 2:276,519 | 1:609,123 | 140,303 | — | — | 131,103 |
| 50 | S. Paulo-Rio Grande . . . } | Itararé a Uruguay. | 2:855,713 | 2:125,758 | 2:758,369 | 2:064,933 | 101,314 | 60,825 | — |
| 51 | | Linha de S. Francisco | 1:045,648 | — | 1:471,751 | — | — | — | 426,103 |

| RELAÇÃO POR CENTO DA DESPEZA PARA A RECEITA | | PRODUCTOS MÉDIOS EM RÉIS POR KILOMETRO | | | | RECEITA DO TRAFEGO POR KILOMETRO | | DESPEZA DO CUSTEIO POR KILOMETRO | | CUSTO TOTAL EM RÉIS DO TRANSPORTE POR KILOMETRO | | | | NUMERO DE ORDEM |
|---|--------|--|------|-------------------------------|------|----------------------------------|--------|----------------------------------|-------|---|------|-------------------------------|------|-----------------|
| | | De um passageiro | | De uma tonelada de mercadoria | | Por trem | | Por trem | | De um passageiro | | De uma tonelada de mercadoria | | |
| | | 1910 | 1909 | 1910 | 1909 | 1910 | 1909 | 1910 | 1909 | 1910 | 1909 | 1910 | 1909 | |
| 86,72 | 181,31 | 082 | 089 | 508 | — | 4.861 | 2.722 | 4.216 | 4.935 | — | — | — | — | 38 |
| 84,47 | 178,10 | 452 | — | — | — | — | — | 3.763 | — | 382 | — | — | — | 39 |
| 152,34 | 160,39 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 40 |
| 170,23 | 164,89 | — | — | — | — | 1.924 | — | 3.280 | — | — | — | — | — | 41 |
| 57,94 | 86,60 | 033 | 037 | 132 | 147 | 11.336 | 13.204 | 6.576 | 6.988 | 038 | 059 | 075 | 069 | 42 |
| 72,81 | 52,92 | 039 | 038 | 097 | 102 | 3.046 | 3.760 | 2.047 | 2.772 | 025 | 028 | 071 | 072 | 43 |
| 85,40 | 119,65 | 040 | 040 | 076 | 089 | 2.212 | 2.300 | 1.774 | 2.630 | 022 | 033 | 076 | 113 | 44 |
| 138,96 | 149,39 | 038 | 038 | 281 | 101 | 2.227 | 1.938 | 3.094 | 2.985 | 060 | 059 | 360 | 381 | 45 |
| 53,29 | 50,30 | 040 | 040 | 085 | 118 | 4.752 | 5.072 | 2.349 | 2.551 | 016 | — | 053 | — | 46 |
| 87,37 | 83,98 | 042 | 043 | 098 | 117 | 2.692 | 2.793 | 2.371 | 2.497 | 030 | 039 | 084 | 089 | 47 |
| 105,06 | 117,23 | 037 | 041 | 078 | 104 | 2.089 | 2.198 | 2.253 | 2.577 | 035 | 046 | 033 | 115 | 48 |
| 94,55 | 112,68 | 079 | 078 | 062 | 081 | 2.584 | 3.709 | 3.373 | 3.053 | 032 | 051 | 063 | 153 | 49 |
| 96,43 | 97,14 | 049 | 050 | 084 | 038 | 4.101 | 2.913 | 3.954 | 2.330 | 045 | 030 | 030 | 100 | 50 |
| 140,75 | — | 052 | — | 161 | — | 2.411 | — | 3.423 | — | 070 | — | 321 | — | 51 |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | TRILHOS | | | | ACCESSÓRIOS DE TRILHOS | | | | | | | |
|-----------------|---|-----------------------------|---------------------------------|----------------------|---------------------------------|------------------------|------------|----------------------|------------|----------------------|------------|------------|---|
| | | Do aço | | De ferro | | Chapas de junção | | Parafusos | | Grampos | | Tire-fonds | Material miúdo não especificado na quantidade |
| | | Duração annual média | Extensão total dos substituidos | Duração annual média | Extensão total dos substituidos | Duração annual média | Quantidade | Duração annual média | Quantidade | Duração annual média | Quantidade | | |
| | | | Metros | | Metros | | | | | | | | Peças |
| 40 | Bananal | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 41 | Santos a Jundiahy | 20 | 8.320 | — | — | — | 600 | 16 | 15.232 | 20 | — | — | — |
| 42 | Sorocabana e Ituana } Prolongamento para Tihagy | — | 91 | — | — | — | 20 | — | 6.961 | — | 36.485 | — | — |
| 43 | | Ramal de Itararé | — | — | — | — | — | — | 12.060 | — | 26.000 | — | — |
| 44 | Noroeste do Brazil | — | 21 | — | — | 15.831 | | | | | | | — |
| 45 | Rio Claro | — | 5.256 | — | 11 | — | 7.682 | — | 42.145 | — | 222.440 | 352 | 15.9 |
| 46 | Mogyana } Ribeirão Preto á Jaguára e ramal de Caldas | 30 | 112 | — | — | — | 1.566 | — | 13.059 | — | 52.234 | — | — |
| 47 | | Jaguára a Araguay | 30 | 40 | — | — | — | 276 | — | 11.433 | — | 120.576 | — |
| 48 | Quarahim a Itaquy | — | — | — | — | — | 41 | — | 3.653 | — | 4.610 | — | — |
| 49 | São Paulo-Rio Grande } Linha de S. Francisco | 10 | — | — | — | 10 | 61 | 10 | 1.321 | 10 | 6.745 | — | — |
| 50 | | Itararé a Uruguay | 10 | 1.419 | — | 1.419 | 10 | 4.024 | 10 | 13.394 | 10 | 163.491 | — |

| FOLHAS E CORAÇÕES | | | | DORMENTES | | | | POSTES | | FIOS | | ISOLADORES | | APPARELHOS | | | | LASTRO | | NUMERO DE ORDEM | | |
|-------------------|------------|----------------------|------------|----------------------|------------|----------------------|------------|----------------------|------------|----------------------|------------|----------------------|------------|----------------------|------------|----------------------|------------|-------------------|-----------|-----------------|-------|-----------|
| média | Quantidade | Duração annual média | Quantidade | De madeira | | De aço | | Duração annual média | Quantidade | Duração annual média | Quantidade | Duração annual média | Quantidade | Telegraphicos | | Telephonicos | | De pedra quebrada | Ordinario | | | |
| | | | | Duração annual média | Quantidade | Duração annual média | Quantidade | | | | | | | Duração annual média | Quantidade | Duração annual média | Quantidade | | | | De | Ordinario |
| | | | | | | | | | | | Metros | | | | | | | | | | | |
| 10 | 14 | | 25 | 10 | 34.302 | | | | | | 6 | 51.600 | 10 | 1.746 | | | | | | M. c. | M. c. | 40 |
| | | | | 5 | 37.096 | | | | | | | | | 79 | | | | | | | | 41 |
| | | | | | 33.379 | | | | | | | | 620 | | | | | | | | | 42 |
| | | | 3 | | 31.855 | | | | | 2.058 | | 12.504 | | 631 | | | | | | | | 43 |
| | | | | | 120.098 | | | | | | | | | | | | | | | | | 44 |
| | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 45 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 46 |
| | 2 | | 3 | 5 | 60.449 | | | | | | | | | 202 | | | | | | | | 47 |
| | | | 1 | 5 | 59.101 | | | | | | | | | 159 | | | | | | | | 48 |
| | | | | | 6.547 | | | | | | 6 | | | 213 | | | | | | | | 49 |
| | | | | 10 | 5.773 | | | | | | | | | | | | | | | | | 50 |
| | | | 1 | | 52.287 | | | 10 | 141 | | | | 10 | 142 | | | | | | | | |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | CAUSAS | | | | MATERIAL RODANTE DETERIORADO | | Viajantes, por culpa da estrada | Viajantes, por culpa propria |
|-----------------|-------------------------|-----------|------------------------------|-------------------------------------|----------|------------------------------|----------|---------------------------------|------------------------------|
| | | Collisões | Descarrilamentos por animaes | Descarrilamentos por outros motivos | Diversas | Locomotivas | Veiculos | | |

I — DA

| | | | | | | | | | | |
|----|--|---------------------------------|--------------------------------------|-----|----|----|-----|---|---|---|
| 1 | Baturité | 2 | — | 8 | — | — | 15 | — | — | |
| 2 | Sobral | — | 1 | — | — | — | 3 | — | — | |
| 3 | Central do Rio Grande do Norte | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 4 | Great-Western | Natal á Independencia | — | — | — | — | — | — | — | |
| 5 | | | Conde d'Eu | — | — | — | — | — | — | — |
| 6 | | | Recife ao S. Francisco | — | — | — | — | — | — | — |
| 7 | | | Central de Pernambuco | — | — | — | — | — | — | — |
| 8 | | | Sul de Pernambuco | — | — | — | — | — | — | — |
| 9 | | | Central de Alagôas e ramal | — | — | — | — | — | — | — |
| 10 | Viação geral da Bahia. | Paulo Afonso | — | — | — | — | — | — | — | |
| 11 | | | Ribeirão a Cortez | — | — | — | — | — | — | — |
| 12 | | | Bahia a S. Francisco | — | — | — | 5 | 6 | 1 | — |
| 13 | | | Alagoinhas á Propria | — | — | — | — | 3 | — | — |
| 14 | S. Francisco | Central da Bahia | — | — | — | — | — | — | — | |
| 15 | | | — | — | 13 | — | — | — | — | |
| 16 | Central do Brazil | 48 | — | 239 | 31 | 99 | 194 | — | — | |
| 17 | Rio do Ouro | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 18 | Rêde Sul Miheira | 1 | 6 | 19 | 14 | 4 | 5 | — | — | |
| 19 | Oeste de Minas | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 20 | Goyaz, Formiga a Bambuhy | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 21 | Paraná | — | — | — | 2 | — | — | — | — | |
| 22 | D. Thereza Christina | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 23 | Viação Ferrea do Rio Grande do Sul | 5 | 11 | 8 | — | — | 5 | — | — | |
| 24 | Madeira-Mamoré | — | — | — | — | — | — | — | — | |

II — CONCEDIDA

| | | | | | | | | | | |
|----|---|---|--|---|----|----|----|---|---|---|
| 25 | Alcobaça á Praia da Rainha | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 26 | Caxias a Cajazeiras | — | — | 1 | — | — | 2 | — | — | |
| 27 | Recife a Limoeiro e ramal de Campina Grande | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 28 | Victoria a Minas. | Victoria á Itabira | — | — | 25 | — | — | — | — | |
| 29 | | | Currallinho á Diamantina | — | — | — | — | — | — | |
| 30 | Leopoldina . | Leopoldina e ramal | — | — | — | — | — | — | — | |
| 31 | | | Sumidouro | — | — | — | — | — | — | — |
| 32 | | | Prolongamento da Barão de Araruama | 1 | — | 2 | — | — | — | — |
| 33 | | | Carangola e ramães | — | — | — | 12 | — | — | — |
| 34 | | | Santo Eduardo a Itapemirim | — | 4 | 1 | — | — | — | — |
| 35 | | | Central do Macabé | — | — | — | — | 2 | — | — |
| 36 | Leopoldina . | Norte, Praia Formosa ao Entroncamento | — | — | — | — | — | — | — | |
| 37 | | | Sul do Espirito Santo | 2 | — | 10 | — | — | — | |
| 38 | | | Caravellas e ramal do Alogre | — | — | 7 | — | — | — | |
| 39 | Corcovado | — | — | — | — | — | — | — | | |

| NUMERO DE ORDEN | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | CAUSAS | | | | MATERIAL RODANTE DETERIORADO | | Viajantes por culpa da estrada | Viajantes por culpa propria |
|-----------------|--|---|------------------------------|-------------------------------------|----------|------------------------------|----------|--------------------------------|-----------------------------|
| | | Colisões | Descarrilamentos por animaes | Descarrilamentos por outros motivos | Diversas | Locomotivas | Veiculos | | |
| 40 | Rezende á Bocaina | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 41 | Bananal | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 42 | Santos a Jundiaby | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 43 | Sorocabana } Capão Bonito a Salto Grande | - | 1 | - | 3 | 2 | - | - | - |
| 44 | | e Ituana } Tatuby a Itararé | - | 17 | 12 | - | - | 3 | - |
| 45 | Noroeste do Brazil-Baurú á Itapura | | - | - | - | - | - | - | - |
| 46 | Rio Claro | 5 | - | 30 | 25 | 7 | 4 | - | - |
| 47 | Mogyana . . } Ribeirão Preto a Jaguára e ramal de Caldas . . . | - | - | 4 | - | 1 | 5 | - | - |
| 48 | | } Jaguára a Araguay | - | - | 2 | - | - | 1 | - |
| 49 | Quarahm a Itaquy | | - | - | - | 1 | - | - | - |
| 50 | S. Paulo-Rio } Itararé a Uruguay | - | - | - | 4 | 1 | 2 | - | - |
| 51 | | Grande. } Linha de S. Francisco | - | - | - | - | - | - | - |
| | | | 64 | 40 | 356 | 119 | 119 | 248 | 1 |

LEGISLAÇÃO E DECISÕES DO GOVERNO

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-----------------------|---|---|--|
| | | Datas | Ementas |
| 1 | Alcobaça á Praia da Rainha. | 1894 — 2 de junho . | Decreto n. 1.722 — Approva, com modificações, os estudos da estrada, na extensão de 184,200 kilometros. |
| | | 1894 — 19 de outubro. | Decreto n. 211 — Proroga por um anno os prazos do contracto para construcção desta estrada. |
| | | 1900 — 17 » » | Decreto n. 3.812 — Altera algumas e consolida todas as clausulas annexas aos decretos ns. 862 e 3.413, de 16 de outubro de 1890 e 13 de novembro de 1899, concernente ás linhas ferrea e fluvial de que é cessionaria a Companhia Viação Ferrea e Fluvial do Tocantins e Araguaya. |
| | | 1901 — 25 de novembro | Decreto n. 4.258 — Fixa em 757:987\$200 o capital despendido com trabalhos preliminares. |
| | | 1904 — 27 de dezembro | Decreto n. 5.406 — Approva, com modificações, os estudos da revisão dos primeiros 20 kilometros da estrada, fixa o prazo da reversão e dá outras providencias. |
| | | 1905 — 3 de fevereiro | Aviso n. 34 — Autoriza á Companhia de Viação Ferrea e Fluvial do Tocantins e Araguaya, cessionaria da estrada, a depositar na « Banque Française pour le Commerce et l'Industrie » a somma de 2.812.500 francos, destinada á construcção da referida estrada. Da data desse deposito começará tambem a vencer juros de 6 %/, conforme estatue o art. 3º do decreto n. 5.406, de 27 de dezembro de 1904, o capital de 757:987\$200, já reconhecido pelo decreto n. 4.258, de 25 de novembro de 1901, como tendo sido empregado na construcção da linha. |
| | | 1905 — 25 de julho . . | Termo de accordo com a Companhia de Viação Ferrea e Fluvial do Tocantins e Araguaya, cessionaria da estrada, alterando a denominação social para o titulo — Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brazil. |
| | | 1906 — 10 de junho . . | Aviso n. 185 — Autoriza o delegado do Thesouro em Londres a receber da Companhia Estradas de Ferro do Norte do Brazil, cessionaria da linha ferrea de Alcobaça á Praia da Rainha, o deposito de francos 7.932.454, destinados á construcção da referida linha, nos termos do § 4º da clausula 30 do decreto n. 3.812, de 17 de outubro de 1900 e modificação constante do decreto n. 5.406, de 27 de dezembro de 1904. |
| | | 1906 — 31 de agosto . . | Aviso n. 245 — Declara ao delegado do Thesouro em Londres que os juros, papel, sobre 757:987\$200, devem agora ser pagos por semestres completos, depois de convertidos em ouro á taxa em vigor nesta praça, no dia do pagamento. |
| | | 1908 — 30 de março . | Aviso n. 113 — Approva a tomada de contas relativas ao 1º semestre de 1907. (<i>Diario Official</i> , de 1 de abril de 1908.) |
| | | 1908 — 3 de dezembro | Decreto n. 7.211 — Proroga por mais dous annos o prazo fixado para conclusão da construcção desta estrada. (<i>Diario Official</i> , de 10 de dezembro de 1908.) |
| | | 1910 — 28 de julho . . | Decreto n. 8.123 — Autoriza a revisão do contracto com a Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brazil. (<i>Diario Official</i> , de 6 de setembro de 1910.) |
| 1910 — 20 de outubro. | Decreto n. 8.312 — Altera a clausula XXIV do decreto n. 8.123, de 28 de julho do corrente anno, no sentido de fixar em 90 annos o prazo para a reversão da Estrada de Ferro de Alcobaça á Praia da Rainha, do seu prolongamento até a margem do rio Araguaya e do ramal para o rio Tocantins. (<i>Diario Official</i> , de 23 de outubro de 1910.) | | |

| DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-------------|--|---|--|
| | | Datas | Ementas |
| | | 1911 — 4 de dezembro | Decreto n. 9.171 — Autoriza a revisão do traçado da E. de F. de Alcobaça á Praia da Rainha, permittindo seu ponto de partida da cidade de Cameté. (<i>Diario Official</i> , de 6 de dezembro de 1911.) |
| 2 | Alegrete a Quarahym | 1911 — 15 de fevereiro | Decreto n. 8.556 — Autoriza o contracto para o estudo e construcção desta estrada. (<i>Diario Official</i> , de 21 de fevereiro de 1911.) |
| 3 | Araraquára | 1908 — 24 de dezembro | Decreto n. 7.245 — Concede privilegio por 90 annos á Companhia Estrada de Ferro de Araraquára para construcção, uso e gozo de uma estrada de ferro entre as cidades de S. José do Rio Preto, no Estado de S. Paulo e Jatahy, em Goyaz, passando por S. Francisco de Salles, no Estado de Minas Geraes. (<i>Diario Official</i> , de 17 de fevereiro de 1909.) |
| 4 | Bananal | 1899 — 4 de julho . . | Decreto n. 3.332 — Transfere a Fernando Moitinho, Luiz Moitinho, Domingos Moitinho e Bernardo de Magalhães a concessão da estrada. |
| | | 1899 — 31 de julho . . | Decreto n. 3.359 — Approva provisoriamente as novas tarifas para passageiros, bagagens, encomendas e mercadorias transportadas pela estrada. |
| | | 1899 — 21 de agosto . | Decreto n. 3.372 — Substitue provisoriamente o art. 2º do decreto n. 3.332, de 4 de julho do corrente anno, referente á estrada. |
| 5 | Brasil Great Southern Railway Extensions, limited. | 1910 — 31 de março . | Decreto n. 2.932 — Concede autorização a esta Companhia para funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> , de 15 de abril de 1910.) |
| 6 | Brasil North Eastern Railways, limited. | 1910 — 7 de julho . . | Decreto n. 8.085 — Concede autorização a esta Companhia para funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> , de 26 de julho de 1910.) |
| 7 | Brazil Railway. | 1907 — 31 de maio . . | Decreto n. 6.493 — Autoriza essa Companhia a funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> , de 17 de julho de 1907.) |
| | | 1909 — 3 de junho. . . | Decreto n. 7.434 — Concede autorização a <i>Brasil Railway Company</i> , para continuar a funcionar na Republica. |
| | | 1909 — 14 de outubro. | Decreto n. 7.605 — Concede autorização á <i>Brasil Railway Company</i> , para continuar a funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> , de 14 de outubro de 1909.) |
| | | 1909 — 10 » » . . | Decreto n. 587 — Concede privilegio, sem garantia de juros, para construcção, uso e gozo de uma estrada de ferro desta Capital a Guaratiba. |
| 8 | Capital a Guaratiba | 1903 — 31 de dezembro | O art. 17, n. 38, da lei n. 1.145, de 31 de dezembro de 1903, autorizou a prorrogação do prazo para o inicio dos trabalhos, fixado na clausula 3ª do decreto n. 587, de 10 de outubro de 1891. |
| | | 1905 — 30 » » . . | O art. 17 da lei n. 1.453, de 30 de dezembro de 1905, autorizou a prorogar o prazo para a conclusão dos trabalhos, permittindo-se a tracção electrica sem onus algum para a União. |
| | | 1908 — 31 » » . . | O art. 29 da lei n. 2.050 manda continuar em vigor, no que não se achar expressamente revogado, o art. 36 da lei n. 1.617, de 30 de dezembro de 1906, que entre outras, prorroga o prazo para conclusão dos trabalhos desta linha. |
| | | 1911 — 31 de maio. . | Decreto n. 8.763 — Declara caduca a concessão desta estrada de ferro. (<i>Diario Official</i> , de 2 de junho de 1911.) |
| 9 | Catalão a Palmas. | 1890 — 16 de outubro. | Decreto n. 862 — Concede privilegio, garantia de juros e mais favores, para o estabelecimento de um sistema de viação geral, ligando diversos Estados da União á Capital Federal. |
| | | 1891 — 25 de julho. . | Decreto n. 463 — Prorroga por um anno os prazos marcados nas clausulas 2ª e 5ª do decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890, relativos á estrada. |
| | | 1891 — 11 de setembro | Decreto n. 524 — Permite a transferencia da parte que cabe a um dos concessionarios da estrada. |
| | | 1892 — 8 de novembro | Decreto n. 1.127 — Autoriza a transferencia da concessão constante do decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890. |

| NÚMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | | | |
|------------------------|---|---|--|------------------------|---|
| | | Datas | Ementas | | |
| 10 | Caxias ao Araguaya | 1894 — 8 de fevereiro. | Decreto n. 1.670 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do primeiro trecho da linha, n. extensão de 100,200 kilometros. | | |
| | | 1894 — 31 de dezembro | Decreto legislativo n. 271 — Proroga os prazos para conclusão das obras da estrada. | | |
| | | 1902 — 6 de janeiro. . | Decreto n. 4.312 — Marca a época de que deve se contar o prazo para conclusão do primeiro trecho da estrada. | | |
| | | 1904 — 18 de outubro. | Decreto n. 5.349 — Autoriza a revisão das concessões das Estradas de Ferro de Uberaba a Coxim e a Catalão a Palmas. | | |
| | | 1893 — 23 » » . | Decreto n. 909 — Concede ao engenheiro Aarão Reis privilegio, garantia de juros e mais favores para a construção de uma estrada de ferro ligando a navegação do rio Itapicurú á dos rios Tocantins Araguaya. | | |
| | | 1890 — 5 de novembro | Decreto n. 953 — Transfere á Empreza Industrial de Melhoramentos no Brazil, ou á companhia que organizar, a concessão feita ao engenheiro Aarão Reis, por decreto n. 909, de 23 de outubro de 1890. | | |
| | | 1895 — 14 de fevereiro | Decreto n. 1.966 — Approva, com modificações, os estudos definitivos da 1ª secção. | | |
| | | 1898 — 31 de dezembro | Lei n. 560 — Em virtude do art. 47 foi prorogado até 31 de dezembro de 1904 o prazo para o inicio da construção, mediante desistência da garantia de juros. | | |
| | | 11 | Caxias a Cajazeiras | 1897 — 13 » » | Decreto n. 2.740 — Fixa o capital em 2.165:495\$912. |
| | | | | 1898 — 24 de outubro . | Decreto n. 3.055 — Approva a planta e o orçamento para augmento de edificios e armazens, na importância de 18:060\$500. |
| 1899 — 27 de setembro | Portaria, autorizando a adquirir dous carros fechados nove abertos para o serviço de transporte de mercadorias. | | | | |
| 1901 — 28 de fevereiro | Decreto n. 3.942 — Eleva a 5:590\$950 o orçamento das obras de construção da casa para moradia do agente da estação de Caxias. | | | | |
| 1901 — 22 de julho . . | Decreto n. 4.087 — Altera o art. 67 das <i>Condições Regulamentares</i> e tarifas da estrada, approvadas pelos decretos ns. 1.881, de 7 de novembro de 1894 e 2.645, de 18 de outubro de 1897. | | | | |
| 1901 — » » » . . | Decreto n. 4.089 — Approva o augmento de despesa de 2:184\$450 sobre a orçada para a casa do agente da estação Christino Cruz. | | | | |
| 1904 — 4 » » . . | Aviso n. 513 — Proroga, por mais seis mezes, o prazo marcado no aviso n. 218, de 16 de outubro de 1900, para a execução das alterações feitas na tarifa de algodão em rama, caroços de algodão, couro, areia e materiaes de construção, dormentes, etc com o abatimento, porém, de 75 %, para os caroços de algodão, quando apresentados em quantidade de seis ou mais vagões por quinzena. | | | | |
| 1905 — 8 » » . . | Portaria, approvando o quadro e tabella de vencimentos do pessoal. (<i>Diario Official</i> , de 14 de julho de 1905.) | | | | |
| 1905 — 30 » » . . | Aviso n. 182 — Autoriza a construir nos kilometros 27 ou 27 uma casa para a 3ª turma, em substituição do kilometro 32, sendo levada a despesa de 1:200\$000 á conta do custeio. | | | | |
| 1906 — 15 » » . . | Aviso n. 155 — Autoriza a construir, por conta do custeio, um deposito para guardar madeira, de importancia total de 1:810\$952. | | | | |
| 1906 — 6 de novembro | Aviso n. 315 — Autoriza a compra de dous kilometros de trilhos e accessorios para a estrada, devendo a despesa ser levada á conta do custeio. | | | | |
| 1907 — 23 de dezembro | Aviso n. 435 — Autoriza a reformar o carro destinado ao transporte de animaes. (<i>Diario Official</i> , de 29 de dezembro de 1907.) | | | | |

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

| | Datas | Ementas |
|-----------------------------|-------------------------|---|
| | 1903 — 3 de janeiro . | Portaria — Approva alterações nas tarifas desta estrada. (<i>Diario Official</i> , de 14 de janeiro de 1908.) |
| | 1909—18 de fevereiro. | Aviso n. 364 — Autoriza o pagamento de 66:443\$235 à Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão de juros garantidos a esta estrada no 2º semestre do anno de 1908. (<i>Diario Official</i> , de 3 de março de 1909.) |
| | 1909. | Aviso mandando incluir nas disposições regulamentares nova disposição sobre transporte de encomendas. (<i>Diario Official</i> , de 1 de dezembro de 1909.) |
| Central do Brazil | 1903 — 10 de fevereiro. | Decreto n. 4.771 — Abre o credito de 114:800\$ para ser applicado ao alargamento da linha do Centro, entre Lafayette e Gagé. |
| | 1904 — 21 do janeiro . | Aviso n. 9 — Approva o contracto celebrado em 2 de janeiro de 1904, entre o Estado do Rio do Janeiro e a Estrada do Ferro Central do Brazil, para arrecadação de impostos pertencentes ao mesmo Estado. |
| | 1904 — 29 de fevereiro | Aviso n. 29 — Autoriza a denunciar o contracto de trafego mutuo celebrado em 11 de maio de 1900 com a Estrada de Ferro Leopoldina, para que fique o mesmo rescindido, depois de decorrido o prazo de seis mezes, a contar da data da denuncia. |
| | 1904 — 6 de setembro. | Aviso n. 62 — Approva a redução de 2 % na tarifa normal do café procedente da estação de Porto Novo. |
| | 1904 — 7 de novembro. | Decreto n. 5.366 — Providencia sobre o serviço do transporte de suburbios. |
| | 1904 — 20 de dezembro | Aviso n. 90 — Approva o accôrdo a celebrar entre a estrada de Ferro Central do Brazil e a « Leopoldina Railway Company » ; um para o serviço de trafego reciproco e outro para o estabelecimento provisorio de uma taxa reduzida para o transporte do café do interior para a Capital Federal. |
| | 1905 — 31 do janeiro . | Decreto n. 5.447 — Approva a planta de terrenos e predios necessarios á construcção da 4ª linha. |
| | 1905 — 27 de fevereiro | Aviso n. 48 — Autoriza, em relação á Estrada de Ferro União Valenciana, a supprimir os fretes a pagar nos limites do aviso 78, de 14 de outubro do anno proximo findo, desde que no contracto de trafego mutuo não ha clausula alguma que fixe a regra de taes fretes. |
| | 1905 — 1º de julho. . | Decreto n. 5.584 — Abre o credito especial de 400:000\$ para ser applicado ás obras de elevação da linha entre S. Diogo e S. Christovão. (<i>Diario Official</i> , de 6 de julho de 1905.) |
| | 1905 — 31 » . » | Aviso n. 220 — Approva a medida provisoria, reduzindo de 15 % o frete do café proveniente da Estrada de Ferro Leopoldina, emquanto o preço desse genero estiver abaixo do 9\$ por arroba. |
| | 1905 — 1 de agosto . | Decreto n. 5.624 — Abre o credito de 600:000\$ para ser applicado ás obras do alargamento da bitola da estrada de Taubaté a S. Paulo. (<i>Diario Official</i> , de 10 de agosto de 1905.) |
| | 1905 — 31 » . » | Aviso n. 253 — Declara que todas as mercadorias, classificadas na tarifa geral n. 3, em vigor na estrada, classes 5ª e 7ª, devem ser incluidas na classe E da tarifa especial, quando o seu peso não exceder de 200 kilogrammas, cobrado o respectivo frete por dezena. (<i>Diario Official</i> , de 1 de setembro de 1905.) |
| | 1905 — 20 do setembro | Aviso n. 268 — Autoriza a reduzir a 400 réis por tonelada e para cada operação a taxa de vigilancia ora cobrada pelo carregamento e descarga da canna de assucar procedente da Sociedade A. Sucrierie, de Lorena. (<i>Diario Official</i> , de 21 de setembro de 1905.) |
| | 1905 — » . » . » | Aviso n. 269 — Autoriza a reduzir, como medida geral, de 1\$ a 400 réis a taxa de vigilancia dos generos de 7ª classe da tarifa n. 3, em vigor. (<i>Diario Official</i> , de 21 de setembro de 1905.) |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-----------------|-------------------------|---|--|
| | | Datas | Ementas |
| | | 1905 — 5 de outubro. | Aviso n. 287 — Autoriza a classificar na tarifa n. 3, classe 5ª, em vigor na estrada, o fumo em folha róllo ou corda. |
| | | 1905 — 26 de dezembro | Decreto n. 5.817 — Abre o credito de 500:000\$ para ocorrer ás despesas com as obras de alargamento da bitola da estrada, no trecho de Taubaté a S. Paulo. (<i>Diario Official</i> , de 29 de dezembro de 1905.) |
| | | 1905 — 30 » » | Aviso n. 365 — Autoriza a equiparar as tarifas em vigor nas estações de Penha, França, Guayara e diversas paradas dos trens de suburbios da cidade de S. Paulo, ás tarifas que actualmen vigoram em iguaes trens da Capital Federal. |
| | | 1906 — 31 de março . | Aviso n. 18 — Resolve tornar extensiva ao Estado de S. Paulo a concessão feita ao de Minas Geraes e aviso n. 277, de 25 de setembro de 1905, relativamente ao transporte gratuito de sementes, mudas adubos chimicos, animaes reproductores de raça, machinas agricolas, que, por intermedio do respectivo governo, sejam distribuidos aos lavradores adquiridos por estes para uso proprio. |
| | | 1906 — 11 de abril . | Aviso n. 21 — Resolve modificar a redacção do art. 2 das <i>Condições Regulamentares</i> da estrada : Art. 212, As importancias do frete e das despesas accessorias das expedições do interior para a Capital Federal e estações de Juiz de Fora, Minas e Norte, e das estações de S. Diogo, Matima da Gambóia, Juiz de Fora, Minas e Norte feitas pelos preços e segundo as condições da tarifa n. 3 e especial n. 1, serão pagas na estação de partida ou na de destino, á vontade do expediente á vista da primeira ou segunda via da nota de expedição, não sendo as mercadorias de facil deterioração, de valor insignificante ou o frete inferior a 10\$, caso este em que a dita importancia se paga na estação de partida. As disposições acima referidas estendem-se tambem ás estações de destino nas estradas que com o Central do Brazil mantem trafego mutuo, com tanto que se obriguem a pagar o debito que venham a ter em um mez até o fim do mez seguinte, sob pena de ficar sem effeito a concessão. (<i>Diario Official</i> , de 17 de abril de 1906.) |
| | | 1906 — 18 do abril . | Decreto n. 5.982 — Abre o credito de 800:000\$ para ocorrer ás despesas com a conclusão das obras de elevação da linha, entre S. Diogo e S. Christovão. (<i>Diario Official</i> , de 25 de abril de 1906.) |
| | | 1906 — 2 de maio . | Decreto n. 6.008 — Abre o credito de 600:000\$ para ser applicado ás obras de alargamento da bitola da estrada de Taubaté a S. Paulo. (<i>Diario Official</i> , de 8 de maio de 1906.) |
| | | 1906 — 26 » » | Aviso n. 26 — Autoriza a classificação do crême de leite, produzido em localidades do interior e do exterior, procedente, na classe 6ª, da tarifa n. 3, se o transporte se effectuar em trem de carga; na 5ª classe, se fôr em trens mixtos, e na 4ª, quando em trens expressos. (<i>Diario Official</i> , de 27 de maio de 1906.) |
| | | 1906 — 9 de junho . | Aviso n. 30 — Autoriza a inclusão nas classes 5ª e 6ª da tarifa n. 3, em vigor na estrada, de terra granitosa, que será considerada como metal não precioso. (<i>Diario Official</i> , de 10 de junho de 1906.) |
| | | 1906 — 19 » » | Decreto n. 6.076 — Abre o credito de 500:000\$ para ser applicado aos trabalhos de alargamento da bitola da estrada de Taubaté a S. Paulo. (<i>Diario Official</i> , de 22 de junho de 1906.) |
| | | 1906 — 30 » » | Aviso n. 43 — Modifica a pauta em vigor na estrada de Taubaté a S. Paulo. (<i>Diario Official</i> , de 31 de julho de 1906.) |

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

| Datas | Ementas |
|------------------------|--|
| 1906 — 11 de setembro | Decreto n. 6.140 — Abre o credito especial de 4.000:000\$ para fazer face ás despesas de reparação das linhas e material da estrada. (<i>Diario Official</i> , de 13 de setembro de 1906.) |
| 1906 — 16 de outubro. | Aviso n. 61 — Modifica o art. 169 das <i>Condições Regulamentares</i> da estrada. (<i>Diario Official</i> , de 17 de outubro de 1906.) |
| 1906 — 26 » » | Aviso n. 34 — Reduz de 30 % a tarifa sobre o arame farpado. (<i>Diario Official</i> , de 27 de outubro de 1906.) |
| 1906 — 7 de novembro | Aviso n. 68 — Resolve ampliar o prazo de estadia, nas estações do Cruzeiro e do Norte, aos passageiros que se destinarem ás estações balnearias. (<i>Diario Official</i> , de 8 de novembro de 1906.) |
| 1906 — 18 de dezembro | Aviso n. 79 — Autoriza a transferencia dos cereaes nacionaes — arroz, aveia, centeio, cevada, favas seccas, feijão, milho e painço, por tonelada, procedentes da estação do Norte com destino á Central ou vice-versa, os sete primeiros da classe G, tarifa especial n. 1, e o ultimo da classe C, todos para a classe 7ª da tarifa n. 3, incluidas nesta classificação as despesas de carga e descarga. (<i>Diario Official</i> , de 19 de dezembro de 1906.) |
| 1906 — 20 » » | Decreto n. 6.279 — Abre o credito de 600:000\$ para ser applicado aos trabalhos de alargamento da bitola de Taubaté a S. Paulo. (<i>Diario Official</i> , de 23 de dezembro de 1906.) |
| 1906 — 20 de dezembro | Decreto n. 6.280 — Abre o credito de 300:000\$ para ser applicado aos trabalhos de alargamento de bitola entre Gagê e o kilometro 501. (<i>Diario Official</i> , de 23 de dezembro de 1906.) |
| 1906 — 21 » » | Aviso n. 83 — Resolve que, durante o primeiro semestre de 1907, seja adoptada, em caracter provisorio, a tarifa especial de 1\$ por sacca de 60 kilos de assucar de qualquer qualidade e em qualquer quantidade, bruto ou refinado, expedido de qualquer e para qualquer das estações da estrada. (<i>Diario Official</i> , de 22 de dezembro de 1906.) |
| 1907 — 7 de janeiro . | Aviso n. 2 — Torna extensiva á fabrica de phosphoros « N. S. da Aparecida » as regalias concedidas á « Empresa Industrial Serra do Mar » pelo aviso n. 1, de 4 de janeiro de 1906, relativo ao abatimento de 20 % no frete da madeira em bruto empregada como materia prima. (<i>Diario Official</i> , de 8 de janeiro de 1907.) |
| 1907 — » » » | Aviso n. 3 — Resolve alterar o art. 69 das <i>Condições Regulamentares</i> , relativo a encomendas. (<i>Diario Official</i> , de 8 de janeiro de 1907.) |
| 1907 — 24 » » | Aviso n. 13 — Autoriza a redução de 70 % no preço das passagens e transporte de bagagens, para movimento de força e presos escoltados, quando requisitadas por autoridades policiaes do Estado de Minas. (<i>Diario Official</i> , de 25 de janeiro de 1907.) |
| 1907 — 2 de fevereiro. | Aviso n. 31 — Autoriza a transportar pela tarifa minima os moveis e outros materiaes que, pela Prefeitura do Districto Federal, forem remetidos aos districtos suburbanos. |
| 1907 — 14 » » | Decreto n. 6.372 — Abre o credito de 600:000\$ para alargamento da bitola do ramal de S. Paulo. |
| 1907 — 21 » » | Aviso n. 25 — Revoga a tarifa especial n. 1, ficando sem mais effeito o aviso de 7 de junho de 1901, que a approvou. (<i>Diario Official</i> , de 22 de fevereiro de 1907.) |
| 1907 — 28 » » | Aviso n. 29 — Autoriza o transporte gratuito de sementes, mudas, adubos chimicos, animaes reproductores de raça e machinismos agricolas, requisitados pelo Estado do Rio de Janeiro para distribuição pelos lavradores ou adquiridos por estes para uso proprio, extensivos ao mesmo Estado os favores que gosam os de Minas, S. Paulo e Sociedade Nacional de Agricultura. |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-----------------|-------------------------|---|--|
| | | Datas | Ementas |
| | | 1907 — 28 de fevereiro | Decreto n. 6.394 — Abre o credito extraordinario 300:000\$ para alargamento da bitola de Gagé minas de manganez do kilometro 501, do ramal Ouro Preto. |
| | | 1907 — 1 de março . | Decreto n. 6.399 — Abre o credito extraordinario 60:000\$ para intercalação de um trilho entre estações de Parahyba do Sul e Entre-Rios. |
| | | 1907 — 9 » » | Aviso n. 34 — Autoriza o director a substituir a actua tarifa n. 6 B pela seguinte : Tarifa 6 B — 1ª classe — vagão serie H — Lotação completa, até 60 cabeças para porcos e 70 para outros animaes da mesma tarifa — Base: de 1 até 100 kilometros, 600 réis; de 101 a 300 kilometros 300 réis; de 301 kilometros em diante 200 réis. Segunda classe — mesma lotação do vagão serio H: Até 30 porcos e 35 cabeças para outros animaes da mesma tarifa — Base: de 1 até 100 kilometros, 300 réis; de 101 a 300 kilometros 200 réis; de 301 em diante 100 réis. A segunda classe da tarifa 6 B só terá applicação para o excesso de uma lotação completa, porem menos. Em pequenas expedições, até cinco cabeças, se despachadas em carro collector, cobrando-se porem 3ª classe da tarifa n. 6. Cada estação não poderá expedir mais de cinco animaes em cada collector. (<i>Diario Official</i> , de 10 de março.) |
| | | 1907 — 21 de março. | Decreto n. 8.425 — Approva as plantas dos terrenos desapropriar-se nos fundos dos predios ns. 36 e 37 da rua General Pedra. (<i>Diario Official</i> , de 23 de março de 1907.) |
| | | 1907 — 16 de maio. . | Decreto n. 6.482 — Abre o credito de 2.414:000\$ para alargamento da bitola do ramal de S. Paulo. |
| | | 1907 — 7 de junho . | Aviso n. 78 — Autoriza o transporte, pela 6ª classe da tarifa n. 3, da anilagem e tecidos de juta, quando despachados por fabricas nacionaes. (<i>Diario Official</i> , de 8 de junho de 1907.) |
| | | 1907 — 4 de julho . | Decreto n. 6.543 — Abre o credito extraordinario 2.386:000\$ para alargamento da bitola do ramal de S. Paulo. |
| | | 1907 — 5 de agosto. | Portaria concedendo, provisoriamente, uma redução de 25 % nas tarifas em vigor, relativamente ao transporte de café. (<i>Diario Official</i> , de 7 de agosto de 1907.) |
| | | 1907 — 16 » » | Decreto n. 6.606 — Abre o credito extraordinario 1.500:000\$ para occorrer ás despesas com a regularização de suas contas. (<i>Diario Official</i> , de 16 de agosto de 1907.) |
| | | 1907 — 22 » » | Aviso n. 108 — Autoriza a redução de 20 %, na respectiva tarifa, para o transporte do material que fór destinado á Estrada de Ferro de Leopoldina de Minas. (<i>Diario Official</i> , de 28 de agosto de 1907.) |
| | | 1907 — 29 » » | Aviso n. 113 — Autoriza identica redução para o material fixo destinado á Estrada de Ferro de Leopoldina. (<i>Diario Official</i> , de 30 de agosto de 1907.) |
| | | 1907 — 16 de setembro | Aviso n. 124 — Autoriza o transporte do material escolar destinado ás escolas publicas de Minas. 7ª classe da tarifa n. 3. |
| | | 1907 — 10 de outubro. | Aviso n. 134 — Attendendo ao que expoz o arrendatario da Estrada de Ferro Minas e Rio, mandando o pagamento da importancia dos saldos das contas de trafego directo da Companhia de Viação Ferrea Sapucahy, relativos ao trimestre de maio a junho de 1907, autoriza a modificação das tarifas das sulas XVIII e XIX do accôrdo celebrado com a mesma companhia, alterando-se correspondentemente, ou rescindindo-se, se assim convier, o contracto de transporte. |

| NÚMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-----------------|-------------------------|---|---|
| | | Datas | Ementas |
| | | | mutuo naquella mesma data celebrado com a mencionada companhia e a Estrada de Ferro de Muzambinho. |
| | | 1907— 14 de novembro | Aviso n. 147 — Autoriza o abatimento de 20 % no transporte do material rodante destinado á construcção e primeiro estabelecimento da Estrada de Ferro de Goyaz. |
| | | 1907— » » » | Decreto n. 6.737 — Abre o credito de 3.200:000\$ para occorrer ao pagamento de trabalhos já executados no ramal de Sabará á Sant'Anna dos Ferros. |
| | | 1907— 21 » » | Decreto n. 6.747 — Approva novas <i>Condições Regulamentares</i> e tarifas. |
| | | 1907— 19 de dezembro | Aviso n. 159 — Autoriza o recebimento do ramal de Sant'Anna dos Ferros. (<i>Diario Official</i> , de 20 de dezembro de 1907.) |
| | | 1908 — 3 de janeiro . | Aviso n. 1 — Proroga, durante o 1º semestre de 1908, a concessão feita pelo aviso n. 85, de 28 de junho do anno anterior, no sentido de ser adoptada, em caracter provisorio, a tarifa especial de 1\$ por sacca do 60 kilos de assucar de qualquer qualidade, bruto ou refinado, expedido em qualquer para qualquer de suas estações. (<i>Diario Official</i> , de 8 de janeiro de 1908.) |
| | | 1908 — 21 de janeiro. | Aviso n. 7 — Declara que fica comprehendido na autorização constante do aviso n. 151, de 21 de novembro de 1907, o material destinado ao serviço do trafego da Oeste de Minas. (<i>Diario Official</i> , de 22 do janeiro de 1908.) |
| | | 1908 — 22 » » | Aviso n. 8 — Autoriza a fornecer á Estrada de Ferro Oeste de Minas os materiaes necessarios ao seu trafego, devendo o pagamento de taes materiaes ser feito pela segunda aos respectivos fornecedores, de accôrdo com os preços estabelecidos para a Central do Brazil e correndo por conta da Oeste de Minas as gratificações de tres empregados da Central do Brazil que forem incumbidos do respectivo expediente. (<i>Diario Official</i> , de 23 de janeiro de 1908.) |
| | | 1908 — 28 » » | Aviso n. 9 — Approva as alterações com relação ao accôrdo de trafego mutuo entre esta estrada e o Lloyd Brasileiro, para despacho de mercadorias, bagagens e encomendas. |
| | | 1908 — 22 de fevereiro | Aviso n. 16 — Autoriza a transportar pela 9ª classe das novas tarifas o material destinado ao saneamento de Caxambú. (<i>Diario Official</i> , de 23 de fevereiro de 1908.) |
| | | 1908 — 12 de março . | Decreto n. 6.881 — Abre o credito de 1.500:000\$ para torminar o alargamento da bitola até a cidade de S. Paulo. (<i>Diario Official</i> , de 15 de março do 1908.) |
| | | 1908 — 14 » » | Aviso n. 26 — Autoriza o director a manter a isenção da taxa adicional de 1\$ por tonelada, em vigor nesta estrada, para o manganez descarregado no caes ou na ponte da estação Maritima. |
| | | 1908 — 4 de abril. . | Aviso n. 44 — Autoriza o restabelecimento de 20 % a abater-se no transporte de materiaes destinados á Estrada de Ferro de Goyaz, e de que se occupam os avisos ns. 113, de 29 de agosto, e 147, de 14 de novembro de 1907. (<i>Diario Official</i> , de 5 de abril de 1908.) |
| | | 1908 — 6 » » | Aviso n. 47 — Autoriza a redução de 10 % sobre a 9ª classe da tarifa em vigor, no transporte de ferro guza procedente da Usina Esperança. (<i>Diario Official</i> , de 7 do abril de 1908.) |
| | | 1908 — 15 » » | Aviso n. 50 — Autoriza o abatimento de 75 % nas passagens de 2ª classe, até a estação do Realengo, aos operarios da Fabrica de Cartuchos de Guerra alli estabelecida. |
| | | 1908 — 27 » » | Aviso n. 55 — Autoriza o restabelecimento da lotação de 16 bois por carro H, quando de bitola larga. |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-----------------|-------------------------|---|--|
| | | Datas | Ementas |
| | | 1908 — 27 de abril. . | Aviso n. 56 — Autoriza o abatimento de 75 %, até a estação de Sitio, no transporte de machinismos e materias destinados á installação de uma fabrica de productos de lacticínios em S. João d'El-Rey. |
| | | 1908 — 2 de maio . | Aviso n. 57 — Autoriza que seja adoptado, em vez do abatimento de 10 % para cada redução de 1\$, ou fracção de 1\$, do preço médio de 7\$, cada arroba de 15 kilos — o abatimento provisorio de 25 % desde que o preço de cada typo 7 seja notoriamente inferior a 7\$, nesta praça, emquanto a Junta dos Corretores não puder fornecer a esta estrada o preço médio official do café em cada mez. (<i>Diario Official</i> , de 3 de maio de 1908.) |
| | | 1908 — 7 » » | Aviso n. 60 — Autoriza o abatimento de 30 % nos fretes das mercadorias comprehendidas nas tres primeiras classes da tarifa n. 3, que se destinarem a distancias superiores a 150 kilometros das estações, seja qual for o meio de transporte, com excepção da navegação maritima, e bem assim o de 25 % nas passagens de caixeiros viajantes em qualquer das linhas desta estrada, cumprindo á directoria adoptar o alvitre que julgar mais conveniente para evitar os abusos que possam occorrer. (<i>Diario Official</i> , de 8 de maio de 1908.) |
| | | 1908 — 29 » » | Aviso n. 72 — Torna extensivos ao Estado de S. Paulo os favores de que já gosam os Estados de Minas e Rio de Janeiro, pelos avisos ns. 13 e 55, de 24 de janeiro e 18 de abril de 1907, relativamente ao abatimento de 70 % nas passagens de officiaes e praças da força policial e bem assim de suas bagagens e passagens dos presos escoltados. |
| | | 1908 — 2 de julho. . | Decreto n. 7.006 — Declara de utilidade publica a desapropriação do predio n. 242 e competente terreno da rua Senador Pompeu, necessarios ao desenvolvimento desta estrada. |
| | | 1908 — 13 » » | Portaria, approva as modificações das condições geraes, tabellas de preços e especificações de que trata a portaria de 5 de maio de 1908, para a execução das obras do prolongamento. |
| | | 1908 — 23 » » | Decreto n. 7.043 — Declara de utilidade publica a desapropriação do predio n. 41 e do terreno n. 43 da rua Visconde de Sapucahy, necessarios a melhoramentos nesta estrada. |
| | | 1908 — 27 » » | Aviso n. 111 — Autoriza a redução para 1 ^m ,0 na bitola do trecho desta estrada, de Entre Rios a Porto Novo, considerando-se tal trecho como prolongamento da Auxiliar. |
| | | 1908 — 28 » » | Aviso n. 113 — Declara que ao transporte de telhas de barro são applicaveis as condições a que estão sujeitos os tijolos de alvenaria, nos precisos termos das respectivas observações constantes da pauta de classificação geral das mercadorias que regula a applicação de tarifas, e de que trata o decreto n. 6.747, de 21 de novembro de 1907, devendo ser nesse sentido entendidas as observações da mesma pauta, correspondentes ao primeiro dos referidos artigos. (<i>Diario Official</i> , de 29 de julho de 1908.) |
| | | 1908 — 18 de agosto . | Aviso n. 126 — Autoriza o trafego mutuo entre esta estrada e a do Rio do Ouro. |
| | | 1908 — 19 » » | Aviso n. 129 — Resolve modificar o paragrapho unico do art. 180 das <i>Condições Regulamentares</i> , approvado pelo decreto n. 6.747, de 21 de novembro de 1907, no sentido de supprimir a restricção correspondente ás estações de Mogy das Cruzes até Norte, para os despachos de cereaes de que trata o mencionado artigo. (<i>Diario Official</i> , de 20 de agosto de 1908.) |

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-------------------------|---|--|
| | Datas | Ementas |
| | 1908 — 24 de agosto . | Aviso n. 131 — Supprime na pauta de classificação geral de mercadorias, comprehendida nas tarifas approvadas pelo decreto n. 6.747, de 21 de novembro de 1907, as palavras « pagando a lotação completa do vagão », nas observações correspondentes ao artigo — manilhas de couro — e bem assim as seguintes: « sendo nesta por lotação de vagão », que constituem o periodo final das observações referentes ao artigo — canos de barro. (<i>Diario Official</i> , de 26 de agosto de 1908.) |
| | 1908 — 29 » » | Aviso n. 137 — Declara que a restricção do art. 180, das <i>Condições Regulamentares</i> , feita pelo aviso n. 129, de 19 do corrente, foi apenas quanto ás estações de Mogy das Cruzes até Norte. (<i>Diario Official</i> , de 30 de agosto de 1908.) |
| | 1908 — 31 » » | Aviso n. 139 — Autoriza o contracto, a titulo precario, com Guinle & C., para o fornecimento de energia electrica, necessario aos serviços da estrada, na zona comprehendida no Districto Federal. (<i>Diario Official</i> , de 3 de setembro de 1908.) |
| | 1908 — 8 de outubro. | Aviso n. 156 — Autoriza a substituir no ramal de Porto Novo, cuja transformação já está concluida, o material rodante de tracção de bitola larga pelo de bitola estreita de 1 ^m ,0. |
| | 1908 — 27 » » | Aviso n. 165 — Autoriza o trafego mutuo entre esta estrada e a Minas e Rio, Oeste de Minas e Muzambinho no despacho de machinas agricolas, sementes adubos, mudas e animaes reproductores. |
| | 1908 — 1 de dezembro. | Aviso n. 189 — Presta esclarecimentos sobre o aviso n. 155, de 8 de outubro do anno corrente, que trata da applicação da tarifa pela qual deveria ser transportado o material destinado a uma associação de Juiz de Fora, segundo as bases estabelecidas pelo decreto n. 6.747, de 21 de novembro do anno proximo passado, e declara que do mesmo modo deverá proceder em casos analogos. (<i>Diario Official</i> , de 2 de dezembro de 1908.) |
| | 1909 — 18 de janeiro. | Aviso-circular — Autoriza a celebração do accôrdo de trafego mutuo entre esta estrada e a Minas e Rio, Oeste de Minas e Muzambinho. |
| | 1909 — 16 de abril. . | Aviso n. 44 — Autoriza, relativamente ao trafego directo com as estradas paulistas, no respectivo contracto, a elevar, como fór conveniente, o peso e o volume fixados para as encomendas, no art. 7º e dispensar a restricção do paragrapho unico do art. 155, das condições regulamentares em vigor. |
| | 1909 — 14 de junho . | Aviso n. 7 — Informação da directoria sobre a classificação nessa estrada do assucar refinado, quando despachado pelo Estado de Minas Geraes, na mesma tarifa, do assucar de crystal. |
| | 1909 — 22 de julho. . | Portaria, autorizando a restabelecer a tarifa especial n. 1, approvada por aviso de 7 de junho de 1901, para os cafés expedidos pela estação do Norte, procedentes das estradas do ferro paulistas. (<i>Diario Official</i> , de 23 de julho de 1909.) |
| | 1909 — 7 de agosto . | Aviso, declarando que a tarifa especial a que allude o aviso de 22 de julho ultimo, é applicavel a todo o café apresentado a despacho na estação do Norte. (<i>Diario Official</i> , de 8 de agosto de 1909) |
| | 1909 — 31 » » | Aviso n. 109, autorizando a applicar, em character provisorio, a tarifa l B, aos viajantes de trens de «Pequeno percurso» até Paracamy. (<i>Diario Official</i> , de 1 de setembro de 1909.) |
| | 1909 — 30 de setembro | Aviso n. 274 A — Autoriza a entregar, provisoriamente, á Leopoldina Railway Company o trecho da linha Auxiliar entre Jockey Club e Alfredo Maia. (<i>Diario Official</i> , de 5 de outubro de 1909.) |

| NUMERO DE ORDEN | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-----------------|-------------------------|---|--|
| | | Datas | Ementas |
| | | 1909 — 23 de novembro | Aviso, mandando rescindir o contracto com a estrada de Juiz de Fóra a Piau, devido aos atrasos desta, no pagamento dos saldos e mandando proceder, pelo meios de direito, á cobrança da importancia já de vida por essa companhia. (<i>Diario Official</i> , de 24 de novembro de 1909.) |
| | | 1910 — 9 de fevereiro. | Decreto n. 7.860 — Abre o credito de 300:000\$ para proseguir o alargamento da linha do Centro na direcção do valle do Paraopeba para Bello Horizonte. (<i>Diario Official</i> , de 13 de fevereiro de 1910.) |
| | | 1910 — 7 de março . | Aviso n. 19 — Concede abatimento de tarifas á Companhia de Fiação e Tecidos « União Lavrense » passando os tecidos de algodão da 3ª para a 4ª classe da tarifa n. 3 e modifica o paragrapho unico do art. 174 das <i>Condições Regulamentares</i> , o qual ficou assim redigido: O café (em grão ou em casquinha de coco ou cereja) embora classificado em classe inferior, e as mercadorias que passarem da 3ª para a 4ª classe, quando, despachadas directamente para as fabricas, gozarão dos mesmos abatimentos. |
| | | 1910 — 10 » » | Decreto n. 7.892 — Abre o credito de 400:000\$ para occorrer ás despesas com o ramal de Itacurussá. (<i>Diario Official</i> , de 22 de março de 1910.) |
| | | 1910 — » » » | Decreto n. 7.893 — Abre o credito de 400:000\$ para occorrer ás despesas com a construcção do ramal de Sabará á cidade de Ferros. (<i>Diario Official</i> de 22 de março de 1910.) |
| | | 1910 — » » » | Decreto n. 7.894 — Abre o credito de 400:000\$ para occorrer ás despesas com a construcção da linha do Centro. (<i>Diario Official</i> , de 20 de março de 1910.) |
| | | 1910 — 17 » » | Aviso n. 26 — Fixa em 8\$400 o frete maximo a cobrar pelo transporte de uma tonelada de dormentes de madeira. |
| | | 1910 — 30 » » | Decreto n. 8.040 — Approva o accôrdo celebrado entre a Estrada de Ferro Central do Brazil e a «S. Paulo Railway Company, Limited» para o estabelecimento do serviço de trafego e entrada de trens para passageiros daquella estrada nas estações de Brazil e S. Paulo. (<i>Diario Official</i> , de 7 de junho de 1910.) |
| | | 1910 — 13 de junho . . | Aviso n. 8 — Declara ao Ministerio da Agricultura que a Central foi autorizada a transportar o alho por 9ª classe da tarifa n. 3, quando essa mercadoria for de producção nacional e pela 6ª classe da mesma Tarifa—as nozes, as amendoas, as avellãs, etc. quando igualmente de producção nacional e produzidas do interior. |
| | | 1910 — 16 de junho. . | Decreto n. 8.068 — Abre o credito de 500:000\$ para occorrer ás despesas da construcção do ramal de Itacurussá. (<i>Diario Official</i> , de 22 de junho de 1910.) |
| | | 1910 — 23 » » | Decreto n. 8.078 — Estabelece novas bases das tarifas e altera a pauta e as condições regulamentares approvadas por decreto n. 6.747 de 21 de novembro de 1907. (<i>Diario Official</i> , de 10 de julho de 1910.) |
| | | 1910 — 7 de julho . . | Decreto n. 8.088 — Abre o credito de 500:000\$ para occorrer ás despesas da construcção do ramal de Sabará e Ferros. (<i>Diario Official</i> , de 13 de julho de 1910.) |
| | | 1910 — 28 » » | Decreto n. 8.121 — Abre o credito de 1.500:000\$ para occorrer ás despesas da construcção do ramal de Sabará e Ferros. (<i>Diario Official</i> , de 30 de julho de 1910.) |
| | | 1910 — 20 de agosto . | Aviso n. — Declara ao Presidente de Minas que o Governo aceita a proposta do secretario das Finanças daquele Estado, para a transferencia á União da Estrada de Ferro de Palmira ao Livramento, ficando a União obrigada a qualquer pagamento que o Estado de Minas, obrigando-se, porém, a empregar a importancia correspondente ao preço por que a linha e restabelecimento do seu trafego. |

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

| DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | Datas | Ementas |
|----------|-------------------------|-----------------------|---|
| | | | construir o respectivo prolongamento de accordo com os planos e estudos feitos pelo Governo Federal e com os creditos que forem decretados pelo poder legislativo. Minas renuncia a quaesquer direitos provenientes de sua propriedade e da concessão que fez. Fica este ramal incorporado á Central do Brazil. |
| | | 1910 — 20 de agosto . | Aviso n. — Declara que o Governo Federal aceita a transferencia da Estrada de Ferro Palmira a Livramento, nos termos da proposta mineira. |
| | | 1910 — 29 de setembro | Decreto n. 8.255 — Abre o credito de 500.000\$ para occorrer ás despezas com o ramal de Itacurussá. (<i>Diario Official</i> , de 5 de outubro de 1910.) |
| | | 1910 — 30 de outubro. | Aviso n. 79 — Submette ao ministro da Fazenda os documentos para aquisição pela União, ao Estado de Minas, do trecho de Palmira a Livramento, pedindo ordens para effectuar a escriptura nos termos precisos do aviso de 20 de agosto de 1910, ao Presidente do Estado de Minas Geraes. |
| | | 1910 — 10 de novembro | Aviso n. 34 — Concede ao Estado de Minas Geraes isenção completa de fretes nesta estrada e na Oeste de Minas para objectos, animaes, productos e machinas destinadas ao desenvolvimento da industria pecuaria e agricola, para os loucos e seus guias, destinados aos manicomios do Estado ou da União, ou por estes subvencionados; para objectos, productos, animaes e machinas destinados ás fazendas-modelo e campos praticos custeados pelo governo do Estado. Reduz de 70 % o transporte de officias, praças e suas familias e respectivas bagagens, pertencentes á brigada policial desse Estado, bem como o de presos e escoltados. |
| | | 1910 — » » » | Aviso n. 36 — Declara que expediu avisos aos directores da Central do Brazil e da Oeste de Minas, consolidando as concessões feitas pelo Governo e outras autoridades mineiras. |
| | | 1910 — 14 » » | Aviso n. 98 — Autoriza a mandar proceder não só aos estudos das ligações da Linha Auxiliar á Estação de Vassouras, desta estrada, passando pela cidade de Vassouras, e á Estrada de Ferro Sapucahy, no ponto conveniente entre Sant'Anna e Barra de Pirahy e da linha de ligação das Estradas de Ferro Valenciana e Rio das Flores, entre Valença e Taboas, como da ligação de Juiz de Fóra, passando por Lima Duarte a Bom Jardim, ou ponto mais conveniente da rede, devedo ser immediatamente iniciada a construção das referidas linhas. |
| | | 1910 — » » » | Decreto n. 8.386 — Abre o credito de 400.000\$ para as despezas da construção do ramal de Itacurussá. (<i>Diario Official</i> , de 17 de novembro de 1910.) |
| | | 1910 — » » » | Decreto n. 8.383 — Approva os estudos definitivos da ligação da Linha Auxiliar da Estrada de Ferro Central do Brazil com a Estrada de Ferro de Sapucahy. (<i>Diario Official</i> , de 17 de novembro de 1910.) |
| | | 1910 — » » » | Decreto n. 8.389 — Approva os estudos definitivos do primeiro trecho de 35 kilometros, do alargamento da bitola da E. F. Central do Brazil, partindo de Lafayette pelos valles do Pequiry e Paraopeba. (<i>Diario Official</i> , de 17 de novembro de 1910.) |
| | | 1910 — » » » | Decreto n. 8.391 — Approva os estudos e o respectivo orçamento do primeiro trecho, na extensão de 60 kilometros, do prolongamento a Montes Claros. (Orçamento 2.344:906\$844). (<i>Diario Official</i> , de 17 de novembro de 1910.) |
| | | 1910 — 14 do dezembro | Decreto n. 8.433 — Abre o credito de 1.100.000\$ para as despezas da construção do ramal de Sabará a Ferros. (<i>Diario Official</i> , de 16 de dezembro de 1910.) |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|--------------------|-------------------------|---|---|
| | | Datas | Ementas |
| | | 1910 — 21 de dezembro | Decreto n. 8.450 — Abre o credito de 1.200:000\$ para as despesas do ramal de Itacurussá. (<i>Diario Oficial</i> , de 7 de dezembro de 1910.) |
| | | 1910 — 28 » » | Decreto n. 8.487 — Abre o credito de 1.400:000\$ para o prolongamento da linha do Centro. (<i>Diario Oficial</i> , de 31 de dezembro de 1910.) |
| | | 1911 — 15 de março . | Decreto n. 8.610 — Approva o regulamento para esta estrada. (<i>Diario Oficial</i> , de 18 de março de 1911.) Produzido no <i>Diario Oficial</i> , de 18 de abril de 1911. Vide a rectificação no <i>Diario Oficial</i> , de 3 de junho de 1911.) |
| | | 1911 — 12 de abril . . | Decreto n. 8.671 — Abre o credito de 1.000:000\$ para ocorrer ás despesas com a construcção do ramal de Sabará á cidade de Ferros. (<i>Diario Oficial</i> , de 12 de abril de 1911.) |
| | | 1911 — 26 » » | Decreto n. 8.688 — Abre o credito de 200:000\$ para atender ás despesas do prolongamento do ramal de Itacurussá até á cidade de Angra. (<i>Diario Oficial</i> , de 23 de abril de 1911.) |
| | | 1911 — » » » | Decreto n. 8.689 — Abre o credito de 375:000\$ para as despesas do prolongamento da linha do Centro. (<i>Diario Oficial</i> , de 28 de abril de 1911.) |
| | | 1911 — 7 de junho . . | Decreto n. 8.775 — Abre o credito de 250:000\$ para proseguir no alargamento da linha do Centro, Lafayette, na direcção do valle de Paraopeba para Bello Horizonte. (<i>Diario Oficial</i> , de 9 de junho de 1911.) |
| | | 1911 — 26 de julho . . | Decreto n. 8.839 — Abre o credito de 450:000\$ para proseguir no alargamento da linha do centro, Lafayette, na direcção do valle do Paraopeba, para Bello Horizonte. (<i>Diario Oficial</i> , de 29 de julho de 1911.) |
| | | 1911 — 30 de agosto . | Decreto n. 8.926 — Abre o credito de 700:000\$ para atender ás despesas de construcção do prolongamento da linha do Centro na direcção de Monte Claros. (<i>Diario Oficial</i> , de 1 de setembro de 1911.) |
| | | 1903 — 23 de abril . . | Decreto n. 4.828 — Abre o credito de 1.800:000\$ para a construcção do prolongamento da linha do Centro. |
| | | 1903 — 23 de junho . | Decreto n. 4.871 — Crea uma divisão provisoria para os estudos e construcção do prolongamento da estrada até á margem do rio S. Francisco e ramal da mesma estrada. |
| | | 1903 — 22 de dezembro | Decreto n. 5.084 — Approva os estudos e orçamento da primeira secção (60 kilometros) do prolongamento da estrada, a partir de Curvello, no valor de 2.722:107\$779. |
| | | 1903 — » » » | Portaria, approvando as condições geraes e tabellas de preços para as obras dos 60 primeiros kilometros que constituem a primeira secção do prolongamento da estrada, comprehendidos entre Curvello e a margem do rio S. Francisco. |
| | | 1904 — 15 do junho . . | Aviso n. 47 — Incorpora os trechos da Estrada de Ferro Oeste de Minas, de Barra Mansa á Angra e de Barra Mansa ao Cedro, com todo o material fixo e movel, e casas e terras situadas á margem dos respectivos trechos á Central do Brazil. |
| | | 1904 — 30 de agosto . | Decreto n. 5.297 — Approva a modificação dos estudos e orçamento, a que se refere o decreto n. 5.084 de 22 de dezembro de 1903, alterado por esta forma, o traçado da referida secção e reduzido o orçamento de 2.722:107\$779 para 2.218:918\$959. |
| | | 1905 — 25 de julho . . | Decreto n. 5.610 — Approva os estudos e orçamento da 2ª secção do prolongamento da estrada, de Curvello á Pirapora, no valor de 2.424:051\$571. |
| | | 1905 — » » » | Portaria, approvando as condições geraes, tabellas de preços e especificações para as obras dos 63 kilometros, que constituem a 2ª secção do prolongamento entre Curvello e Pirapora. |

DE ORDEM

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

| Datas | Ementas |
|------------------------|--|
| 1905 — 22 de dezembro | Decreto n. 5.807 — Abre o credito de 200:000\$ para ser applicado aos trabalhos do prolongamento. (<i>Diario Official</i> , de 23 de dezembro de 1905.) |
| 1906 — 9 de janeiro. | Decreto n. 5.838 — Approva as plantas de terrenos a desapropriar, necessarios á 1ª secção do prolongamento, além da cidade de Curvello. (<i>Diario Official</i> , de 13 de janeiro de 1906.) |
| 1906 — 2 de maio. . . | Decreto n. 6.009 — Abre o credito de 600:000\$ para ser applicado ás obras do prolongamento. (<i>Diario Official</i> , de 8 de maio de 1906.) |
| 1906 — 20 de dezembro | Decreto n. 6.278 — Abre o credito de 250:000\$ para ser applicado aos trabalhos do prolongamento da linha do Centro. (<i>Diario Official</i> , de 23 de dezembro de 1906.) |
| 1907 — 21 de fevereiro | Decreto n. 6.380 — Abre o credito de 600:000\$ para o prolongamento da linha do Centro. |
| 1907 — 1 de agosto . | Decreto n. 6.589 — Abre o credito de 1.000:000\$ para o prolongamento da linha do Centro. |
| 1907 — » » » . | Decreto n. 6.591 — Substitue o art. 6º do Regulamento a que se refere o decreto n. 4.871, de 23 de junho de 1903, que creou uma divisão provisoria para os estudos e construcção do prolongamento desta estrada até a margem do rio S. Francisco e ramaes da mesma estrada, pelo seguinte: Art. 6. As obras serão executadas por empreitada e serie de preços, mediante concorrência publica ou mediante o systema de tarefas, salvo se o ministro autorizar que sejam feitas por administração. |
| 1908 — 30 de janeiro . | Decreto n. 6.837 — Approva os estudos e respectivo orçamento, na importancia de 3.817:437\$303, para a construcção da terceira e ultima secção do prolongamento, entre Lassance e Pirapora. |
| 1908 — 7 de março. . . | Decreto n. 6.874 — Abre ao Ministerio da Viação o credito de 2.000:000\$ para occorrer ás despesas da construcção do prolongamento da linha do Centro e do ramal de Sabará á Sant'Anna dos Ferros. (<i>Diario Official</i> , de 12 de março de 1908.) |
| 1908 — 5 de maio . . . | Portaria — De accôrdo com o decreto n. 4.871, de 23 de junho de 1903, resolve approvar as condições geraes, tabellas de preços e especificações para as obras da 3ª secção do prolongamento da linha do Centro, de Lassance á Pirapora, e do ramal de Sabará á Sant'Anna dos Ferros. (<i>Diario Official</i> , de 6 de maio de 1908.) |
| 1908 — 11 de agosto . | Aviso n. 122 — Autoriza a transferir de Sete Lagoas para esta capital o escriptorio tecnico da 6ª divisão do prolongamento. |
| 1908 — 24 de setembro | Decreto n. 7.131 — Abre ao Ministerio da Viação o credito de 800:000\$, para occorrer ás despesas de construcção do prolongamento da linha do Centro e do ramal de Sabará á Sant'Anna dos Ferros. (<i>Diario Official</i> , de 1 de outubro de 1908.) |
| 1908 — 5 de novembro | Aviso n. 169 — Autoriza a estabelecer uma parada nas proximidades da Serra da Piedade, no ramal de Sabará. (<i>Diario Official</i> , de 6 de novembro de 1908.) |
| 1908 — 10 de dezembro | Decreto n. 7.221 — Approva os estudos e orçamento das obras do ramal de Sabará á Santa Barbara. (<i>Diario Official</i> , de 16 de dezembro de 1908.) |
| 1909 — 11 de fevereiro | Decreto n. 7.323 — Abre o credito de 800:000\$ para occorrer ás despesas com o prolongamento da linha do Centro. (<i>Diario Official</i> , de 14 de fevereiro de 1909.) |
| 1909 — 4 de março . | Decreto n. 7.348 — Approva a planta da parte da pedreira a desapropriar no kilometro 233+200 do ramal de S. Paulo, necessaria ao lastramento do mesmo ramal. (<i>Diario Official</i> , de 6 de março de 1909.) |
| 1909 — 17 » » . | Decreto n. 7.355 — Abre o credito de 700:000\$ para occorrer, durante o exercicio, ás despesas de construcção do ramal desta estrada de Sabará á Santa |

| NÚMERO DE ORDEN | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-----------------|-------------------------|---|--|
| | | Datas | Ementas |
| | | | Anna dos Ferros. (<i>Diario Official</i> , de 17 de março de 1909.) |
| | | 1909 — 12 de abril . . | Aviso n. 41 — Approva os contractos a celebrar com o engenheiro Pedro da Nobrega Sigaud para a construção do primeiro trecho e com Antonio de Costa Lage e Alfredo Braga, para a do segundo trecho do ramal de Sabará a Sant'Anna dos Ferros. |
| | | 1909 — 14 de maio . . | Decreto n. 7.410 — Abre o credito de 500:000\$ para terminar o alargamento da bitola até a cidade de S. Paulo. (<i>Diario Official</i> , de 22 de maio de 1909.) |
| | | 1909 — 28 de julho . . | Aviso — Autorizando a mandar proceder, pelo pessoal necessario da 6ª divisão, ao estudo definitivo do prolongamento do ramal de Santa Cruz at Itacurussá, de modo a serem apresentados, com a possivel brevidade, os respectivos documentos inclusive o orçamento geral do custo da linha organizados na fórma do regulamento. (<i>Diario Official</i> , de 29 de julho de 1909.) |
| | | 1909 — 5 de agosto . . | Decreto n. 7.493 — Abrindo o credito de 800:000\$ para ocorrer ás despesas com o prolongamento da linha do Centro. (<i>Diario Official</i> , de 8 de agosto de 1909.) |
| | | 1909 — 16 de setembro | Decreto n. 7.551 — Abre o credito de 600:000\$ para o prolongamento do ramal de Santa Cruz a Itacurussá. (<i>Diario Official</i> , de 18 de setembro de 1909.) |
| | | 1909 — 30 » » | Decreto n. 7.577 — Abre o credito de 600:000\$ para as despesas de construção do ramal de Sant'Anna dos Ferros. |
| | | 1909 — 16 de dezembro | Decreto n. 7.738 — Abre o credito de duzentos e cincoenta contos de réis, para as despesas com a construção do ramal de Sabará a Ferros. (<i>Diario Official</i> , de 18 de dezembro de 1909.) |
| | | 1909 — » » » | Decreto n. 7.739 — Abro o credito de duzentos e cincoenta contos de réis, para as despesas com o prolongamento da estrada. (<i>Diario Official</i> , de 18 de dezembro de 1909.) |
| | | 1911 — 30 de agosto . | Decreto n. 8.927 — Abre o credito de 500:000\$ para atender ás despesas do prolongamento do ramal de Itacurussá até a cidade de Angra, nesta estrada. (<i>Diario Official</i> , de 1 de setembro de 1911.) |
| | | 1911 — 11 de outubro. | Decreto n. 9.031 — Abre o credito de 400:000\$ para as despesas com os estudos do prolongamento desta estrada até a cidade de Belém, capital do Pará. (<i>Diario Official</i> , de 15 de outubro de 1911.) |
| | | 1911 — 13 de dezembro | Decreto n. 9.200 — Abre o credito de 300:000\$ para as despesas de construção do prolongamento do ramal de Itacurussá á Angra. (<i>Diario Official</i> , de 20 de dezembro de 1911.) |
| | | 1911 — » » » | Decreto n. 9.201 — Abre o credito de 900:000\$ para as despesas do prolongamento da linha do centro desta Estrada. (<i>Diario Official</i> , de 20 de dezembro de 1911.) |
| | | 1911 — 18 » » | Decreto n. 9.046 — Abre o credito de 1.300:000\$ para as despesas com a construção do ramal de Sabará á cidade de Ferros. (<i>Diario Official</i> , 24 de outubro de 1911.) |
| | | 1911 — 28 » » | Decreto n. 9.245 — Abre o credito de 500:000\$ para o prolongamento do ramal de Ouro Preto Ponte Nova. (<i>Diario Official</i> , de 31 de dezembro de 1911.) |
| | | 1911 — » » » | Decreto n. 9.246 — Abre o credito de 800:000\$ para a construção do ramal de Sabará á cidade de Ferros. (<i>Diario Official</i> , de 31 de dezembro de 1911.) |
| | | 1911 — » » » | Decreto n. 9.247 — Abre o credito de 6.777:629\$97 para as despesas de pessoal provenientes da reorganização dos serviços. (<i>Diario Official</i> , de 31 de dezembro de 1911.) |

| DE ORDEM | | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|------------------------|--|---|--|
| | | Datas | Ementas |
| 13 | Central do Rio Grande do Norte. | 1911 — 28 de dezembro | Decreto n. 9.248 — Abre o credito de 1.300:000\$ para o alargamento da linha do centro desta estrada, de Lafayette, na direcção do valle do Paraopeba, para Bello Horizonte. (<i>Diario Official</i> de 31 de dezembro de 1911.) |
| | | 1911 — » » » | Decreto n. 9.249 — Abre o credito de 1.750:000\$ para os trabalhos de construcção da rêde luminense. (<i>Diario Official</i> , de 31 de dezembro de 1911.) |
| | | 1905 — 4 de outubro . | Decreto n. 5.703 — Approva o projecto geral da estrada e os estudos definitivos do trecho comprehendido entre as cidades do Ceará-Mirim e do Caicó. (<i>Diario Official</i> , de 14 de outubro de 1905.) |
| | | 1906 — 16 de maio. . | Aviso n. 13 — Manda adoptar na estrada as <i>Condições Regulamentares</i> em vigor na Central do Brazil, no que fôr abi applicavel; e autoriza a estabelecer o trafego em caracter provisorio, organizando o quadro do pessoal indispensavel. (<i>Diario Official</i> , de 17 de maio de 1906.) |
| | | 1906 — » » » | Portaria, approvando as tarifas provisórias da estrada. (<i>Diario Official</i> , de 19 de maio de 1906.) |
| | | 1906 — 3 de julho. . | Aviso n. 19 — Approva provisoriamente o quadro do pessoal e horario para o serviço do trafego da 1ª secção da estrada. |
| | | 1906 — 13 » » | Aviso n. 22 — Autoriza a estabelecer passagem de ida e volta na estrada com o abatimento de 25 % sobre os preços das tarifas approvadas pela portaria de 16 de maio, nas condições adoptadas nas demais estradas de ferro. |
| | | 1906 — 5 de setembro. | Portaria, alterando o quadro do pessoal da estrada, approved por portaria de 23 de fevereiro de 1904. (<i>Diario Official</i> , de 12 de setembro de 1906.) |
| | | 1907 — 24 de outubro. | Decreto n. 6.700 — Abre o credito de 100:000\$ para occorrer ás despesas com o reconhecimento e estudos do prolongamento desta estrada até encontrar o prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité. (<i>Diario Official</i> , de 27 de outubro de 1907.) |
| | | 1908 — 14 de março. . | Aviso n. 30 — Incorpora os serviços desta estrada á Comissão Central de Estudos e Construcção de Estradas de Ferro e determina que se providencie no sentido de ser organizado e submettido á approvação do ministro o edital de concorrência para terminação das obras da mesma estrada. |
| | | 1908 — 20 de agosto . | Decreto n. 7.074 — Autoriza o contracto da construcção do trecho comprehendido entre Taipú e Caicó. (<i>Diario Official</i> , de 6 de outubro de 1908.) |
| | | 1908 — 15 de outubro. | Contracto para a construcção da estrada, entre Taipú e Caicó, conclusão das construcções já enctadas nesse trecho e fornecimento de material. (<i>Diario Official</i> , de 14 de agosto de 1909.) |
| | | 1908 — 5 de novembro | Decreto n. 7.164 — Transfere para a razão social Proença & Gouvêa a construcção do trecho entre Taipú e Caicó. (<i>Diario Official</i> , de 15 e 21 de novembro de 1908.) |
| | | 1908 — 9 » » | Aviso n. 170 — Autoriza a entrega desta estrada ao contractante da construcção, engenheiro Luiz Soares de Gouvêa, mediante as necessarias formalidades. (<i>Diario Official</i> , de 11 de novembro de 1908.) |
| | | 1908 — 19 de novembro | Decreto n. 7.186 — Contracta com a razão social Proença & Gouvêa o arrendamento desta estrada. (<i>Diario Official</i> , de 23 de fevereiro de 1909.) |
| 1908 — 17 de dezembro | Aviso n. 172 — Declara que o Ministerio fica sciente de haver a firma Proença & Gouvêa tomado posse, como arrendataria e empreiteira, das secções em trafego e em construcção desta estrada. | | |
| 1909 — 20 de agosto. . | Decreto n. 7.074 — Autoriza o contracto da construcção do trecho comprehendido entre Taipú e Caicó. (<i>Diario Official</i> , de 10 de setembro de 1909.) | | |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-----------------|------------------------------|---|--|
| | | Datas | Ementas |
| | | 1909 | Rectificação da clausula 35ª do decreto n. 7.074 de 2 de agosto. (<i>Diario Official</i> , de 11 de setembro de 1909.) |
| | | 1909 — 16 de dezembro | Decreto n. 7.740 — Approva os estudos definitivos e respectivo orçamento do trecho de 30 kilometros a partir da estaca 988. (<i>Diario Official</i> , de 21 de dezembro de 1909.) |
| | | 1910 — 15 de janeiro. | Aviso n. 1 — Declara que a linha, partindo de Angicos, pode ser levada á margem esquerda do riacho «Pata-Choca» na extensão de 18 kilometros, onde atravessa o affluente Pichoré, alcançando a 13 kilometros o valle do rio Assú que é a direcção geral do traçado, já approvedo, passando cerca de 4 kilometros da cidade de Assú, ponto mais proximo a que se póde attingir. |
| | | 1910 — 9 de fevereiro. | Decreto n. 7.861 — Approva os estudos do prolongamento da estrada, na extensão de 83 kilometros, comprehendidos entre as estacas 1.500 e 5.650, bem como o respectivo orçamento, na importancia de 3.921:819\$923. (<i>Diario Official</i> , de 17 de fevereiro de 1910.) |
| | | 1910 — 14 de abril . . | Decreto n. 7.953 — Approva o projecto e o orçamento da estação inicial, na importancia de 193:962\$890, desta estrada. (<i>Diario Official</i> , de 22 de maio de 1910.) |
| | | 1911 — 31 de maio. . | Decreto n. 8.765 — Transfere para a Companhia de Viação e Construcções os contractos de 15 de outubro de 1908 e 20 de março de 1909, para construcção e arrendamento desta estrada, conjuntamente a caução de 50:000\$. (<i>Diario Official</i> , de 21 de outubro e 6 de junho de 1911.) |
| | | 1911 — 4 de outubro. | Decreto n. 9.004 — Proroga por 12 mezes o prazo estipulado na clausula VII do decreto n. 7.074, de 20 de agosto de 1908. |
| | | 1911 — 11 » » | Decreto n. 9.028 — Approva a tabella de preços complementar á do contracto para a construcção desta estrada e declara extensivas á sua estrada as condições geraes e especificações da rede de viação geral da Bahia. (<i>Diario Official</i> , de 20 de outubro de 1911.) |
| | | 1911 — 4 de dezembro | Decreto n. 9.172 — Autoriza a revizão dos contractos de 15 de outubro de 1908 e 20 de março de 1909 para a construcção e arrendamento desta estrada (<i>Diario Official</i> , de 18 de dezembro de 1911.) |
| 14 | Compagnie Auxiliaire | 1908—24 » » | Decreto n. 7.244 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do trecho de 102 kilometros e 600 metros da linha de Passo Fundo ao rio Uruguay, a contar do kilometro 75. (<i>Diario Official</i> , de 9 de março de 1909.) |
| | | 1909 — 26 de maio. . | Aviso n. 27 — Autoriza a companhia arrendataria a realizar desde logo todo o projecto submettido á approvação do governo e não somente a parte da estaca de Sant'Anna do Livramento, destinada ao trafego local. Declara que opportunamente promoverá o accórdo internacional entre o Brazil e o Uruguay, relativo á ligação das duas estações de Sant'Anna e Rivera, no trecho que atravessa o territorio daquella Republica. |
| | | 1909 — 30 de agosto . | Aviso n. 53 — Autoriza as modificações propostas pela companhia relativamente ás tarifas no intuito de reduzi-las e approvando as tomadas de contas das estradas arrendadas á companhia, referentes ao 1º semestre de 1908 nas linhas em trafego o do periodo de 1 de dezembro de 1907 a 31 de maio daquelle anno, na parte em construcção. (<i>Diario Official</i> , de 31 de agosto de 1909.) |

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

| | Datas | Ementas |
|---------------------------------|------------------------|--|
| | 1909 — 27 de setembro | Expediente approvando os horarios de verão a vigorarem de 4 de outubro proximo, nas seguintes linhas: Santa Maria a Bagé, Santa Maria a Uruguayana, Santa Maria a Passo Fundo e Santa Maria a Porto Alegre. (<i>Diario Official</i> , de 28 de setembro de 1909.) |
| | 1909 — 9 de outubro | Aviso, autorizando a mandar proceder ao reconhecimento de um ramal que, partindo do ponto mais conveniente da Rio Grande a Bagé, vá terminar em Jaguarão, afim de permittir a comparação entre os traçados de Cerro Chato, Pelotas e Piratinim ou adjacencias. (<i>Diario Official</i> , de 12 de outubro de 1910.) |
| | 1909 — » » » | Aviso n. 80 — Approvando, nas bases das tarifas da linha de Porto Alegre á Taquara, as seguintes modificações : a) classificar na tabella n. 9, que paga 70 réis por tonelada kilometrica, de cereaes, leguminosas, farinhas de mandioca e o sal, quando despachados por vagão completo ; b) passar da tabella n. 5, que paga 200 réis por tonelada kilometrica, para a tabella n. 6, a herva matte, quando carregada por vagão completo ; c) conceder o abatimento de 25 % nos fretes de mercadorias comprehendidas na tabella n. 5, salvo a herva matte, quando carregada por vagão completo. (<i>Diario Official</i> , de 14 de outubro de 1909.) |
| | 1909 — 4 de novembro | Decreto n. 7.643 — Approva os estudos definitivos e orçamento do trecho final de 42 kilometros e 400 metros da Estrada de Ferro de Passo Fundo ao Rio Uruguay. (<i>Diario Official</i> , de 10 de novembro de 1909.) |
| | 1909 — 9 de dezembro | Aviso n. 128 — Autoriza a applicar provisoriamente a taxa de 600 réis por vagão-kilometro ao transporte de carneiros. (<i>Diario Official</i> , de 11 de dezembro de 1909.) |
| | 1909 — 11 » » | Aviso n. 135 — Approvando, provisoriamente, a proposta da companhia para o calculo a fazer-se dos fretes que tiverem origem nas linhas da viação ferrea do Rio Grande do Sul e se destinem ao trecho de Passo Fundo ao rio Uruguay e vice-versa, adicionando-se aos percursos effectuados nas linhas do grupo e, da clausula 9ª, do contracto de 19 de junho de 1905, em vez de applicar-se separadamente a esses percursos a taxa correspondente e pedindo tambem um projecto de unificação das tarifas de toda a rêde. (<i>Diario Official</i> , de 14 de dezembro de 1909.) |
| Porto Alegre a Uruguayana . . . | 1898 — 12 de março . . | Decreto n. 2.830 — Contracta com Affonso Spée o arrendamento da estrada. |
| | 1898 — 15 » » . . . | Contracto de arrendamento da estrada. |
| | 1898 — 31 de dezembro. | Decreto n. 3.184 — Autoriza o contracto com a <i>Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil</i> para a conclusão do prolongamento da Estrada de Ferro de Porto Alegre a Uruguayana, no trecho de S. Sebastião a S. Gabriel, garantindo pelo espaço de 30 annos os juros de 6 % até o capital maximo de 2.990.000\$; e concluido o dito prolongamento, ficará incorporado á linha arrendada por contracto de 15 de março deste anno. |
| | 1900 — 17 de maio . | Aviso n. 11 — Approva provisoriamente, como experiencia, as novas tarifas, cumprindo que, em tempo opportuno e de accôrdo com os resultados obtidos, a companhia arrendataria solicite do Governo o acto definitivo, que seguramente consulte tanto os interesses publicos como os da propria arrendataria. |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-----------------|-------------------------|---|--|
| | | Datas | Ementas |
| | | 1900 — 7 de julho . . | Portaria, approvando, provisoriamente, a nova pauta e «Instrucções Regulamentares», conforme requereu a companhia arrendataria. (<i>Diario Official</i> , de 9 de julho de 1900.) |
| | | 1901 — 20 de maio . . | Aviso n. 6 — Autoriza provisoriamente a modificação dos arts. 169 e 170 das «Instrucções Regulamentares» em vigor na estrada, no sentido de poder a companhia arrendataria cobrar além do frete a taxa de duzentos réis por fracção indivisivel de 163 kilogrammas pelo carregamento e descarregamento de mercadorias nas respectivas estações. |
| | | 1901 — 15 de junho. . | Aviso n. 11 — Approva o abatimento de 50 % sobre as Tarifas em vigor na estrada, para as mercadorias despachadas por vagão completo de Bagé para a xarqueada de Pirahysinho e vice-versa. |
| | | 1902 — 20 » » . . | Aviso n. 7 — Resolve conceder em caracter provisório a redução a 12\$600 a taxa, por tonelada, das cinzas, ossos, chifres, collas, etc., e outros miúdo das xarqueadas de Santa Maria. |
| | | 1903 — 16 » » . . | Aviso n. 5 — Concede o abatimento de 50 % sobre o preço das passagens entre a cidade de Bagé e as xarqueadas de Pirahysinho e S. Domingos. |
| | | 1903 — 30 » » . . | Aviso n. 5 — Autoriza a classificar como cereaes e incluir na classe especial C das suas Tarifas, as diversas leguminosas, como feijão, ervilhas e congeneres, o arroz procedente das colonias do Estado, a alfafa e outras forragens, despachados para a Margem ou Bagé em Santa Maria, ou respectivamente de uma estação do trecho de Bagé á Santa Maria ou de Margem á Santa Maria. |
| | | 1903 — 20 de outubro. | Decreto n. 1.075 — Autoriza o Poder Executivo a abrir ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas o credito extraordinario de 179:400\$ para pagamento, no presente exercicio, da garantia de juros concedida á <i>Compagnie Auxiliaire des Chêmins de Fer au Brésil</i> . |
| | | 1904 — 6 de agosto . . | Aviso n. 8 — Autoriza a applicar ás taboas, ripas e caibros despachados de uma estação do trecho de Santa Maria á Margem do Taquary com destino a Bagé, a taxa da classe 6ª, tarifa 3ª, com o abatimento de 15 %, equiparando assim esses transportes aos da classe B das tarifas approvadas pelas portarias de 18 de maio, 9 e 21 de junho do 1900. |
| | | 1904 — 14 de outubro . | Aviso n. 9 — Approva o horario de verão, entre as estações da Margem do Taquary á Santa Maria e vice-versa, para os trens expressos e mixtos. |
| | | 1905 — 8 de abril . . | Aviso n. 104 — Approva o horario dos trens da estrada entre a Margem do Taquary e Santa Maria. |
| | | 1905 — 8 de junho . . | Decreto n. 5.548 — Contracta com a <i>Compagnie Auxiliaire des Chêmins de Fer au Brésil</i> o arrendamento e a construção de diversas estradas de ferro n. Estado do Rio Grande do Sul e altera, em consequencia, os contractos existentes entre o Governo e a mesma companhia. (<i>Diario Official</i> , de 15 de junho de 1905.) |
| | | 1905 — 6 » » . . | Decreto n. 5.549 — Estabelece as bases de um accordo a celebrar com o Governo do Estado do Rio Grande do Sul para a incorporação de linhas ferreas de concessão estadual ás linhas federaes. (<i>Diario Official</i> de 15 de junho de 1905.) |
| | | 1905 — » » » . . | Portaria, approvando as condições geraes para a construção e conclusão das rédes das estradas de ferro do Rio Grande do Sul, arrendadas á <i>Compagnie Auxiliaire des Chêmins de Fer au Brésil</i> . (<i>Diario Official</i> , de 4 de agosto de 1905.) |

| DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-------------|-------------------------|---|---|
| | | Datas | Ementas |
| | | 1905 — 12 de julho. . | Portaria, reorganizando a comissão fiscal, que funciona junto à <i>Compagnie Auxiliaire des Chêmins de Fer au Brésil</i> , em virtude do decreto n. 5.548, de 6 de junho de 1905. (<i>Diario Official</i> , de 13 e 14 de julho de 1905.) |
| | | 1905 — 26 » » . . | Portaria, approvando as instruções pelas quaes se deve reger a comissão fiscalizadora da rede de viação ferrea do Estado do Rio Grande do Sul, arrendada á « <i>Compagnie Auxiliaire des Chêmins de Fer au Brésil</i> ». (<i>Diario Official</i> , de 27 e 23 de julho de 1905.) |
| | | 1905 — 15 de setembro. | Aviso n. 265 — Autoriza a « <i>Compagnie Auxiliaire des Chêmins de Fer au Brésil</i> » a adquirir na Europa o material rodante por ella mencionado, cujo valor será opportunamente levado á conta do custo das linhas arrendadas, nos termos da clausula VIII lettra d, do contracto de 19 de junho do corrente anno. (<i>Diario Official</i> , de 16 de setembro de 1905.) |
| | | 1905 — 11 de outubro | Aviso n. 292 — Determina o modo de kilometragem da rede arrendada. |
| | | 1905 — 14 de novembro. | Decreto n. 5.766 — Abre o credito de 120.000\$, para ser applicado a despesas com a conclusão das obras do prolongamento da estrada, entre Inhanduhy e Cacequy. (<i>Diario Official</i> , de 19 de novembro de 1905.) |
| | | 1905 — 21 » » . | Decreto n. 5.773 — Approva a nova tarifa para bilhetes de passagem em trens de excursão entre Rio Grande e Piratiny, da rede de viação ferrea do Rio Grande do Sul. (<i>Diario Official</i> , de 6 de dezembro de 1905.) |
| | | 1905 — » » » . | Decreto n. 5.774 — Altera varias tarifas em vigor na linha da Costa do Mar, ramal do Rio Grande a Bagé, e estabelece bilhetes de ida e volta durante a estação balnear nas linhas de Porto Alegre a Uruguayana, e Santa Maria a Passo Fundo. (<i>Diario Official</i> , de 6 de dezembro de 1905.) |
| | | 1905 — 5 de dezembro | Aviso n. 346 — Autoriza, como medida provisoria, nos termos do art. 178 das « Instruções Regulamentares », approvadas pelas portarias de 18 de maio e 9 e 21 de julho de 1900, as seguintes alterações, que importam reduções das Tarifas em vigor, propostas pela companhia no intuito de desenvolver os respectivos transportes : <ol style="list-style-type: none"> 1^a, madeiras brutas ou serradas (taboas, pranchas caibros, sarrafos, vigas e semelhantes) serão transportadas nas linhas ferreas de Santa Maria a Passo Fundo e de Santa Maria a Bagé pelos preços da classe especial C da Tarifa n. 3, quando expedidas de taes linhas por vagão completo e despachadas directamente para os portos de Pelotas e Rio Grande ; 2^a, fumo nacional em folha, expedido, em condições identicas, de alguma das estações da linha de Santa Maria a Passo Fundo para Porto Alegre, será taxado pelo preço da classe especial A da referida Tarifa ; 3^a, cascas para cortumo serão igualmente trasportadas pelo preço da classe especial A, quando procedentes desta mesma linha e despachadas nas condições do precedente n. 2. (<i>Diario Official</i>, de 8 de dezembro de 1905.) |
| | | 1906 — 23 de janeiro. | Decreto n. 5.865 — Concede autorização á « <i>Compagnie Auxiliaire des Chêmins des Fer au Brésil</i> » para continuar a funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> , de 29 de março de 1906.) |

| NUMERO DE ORDEN | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-----------------|-------------------------|---|--|
| | | Datas | Ementas |
| | | 1903 — 3 de abril . . | Decreto n. 5.956 — Approva os estudos definitivos com a extensão de 71.555 metros, e respectivo orçamento (4.546:022\$662) de um trecho complementar da linha destinada a ligar as estradas de ferro de Porto Alegre a Nova Hamburgo e No Hamburgo e Porto Alegre a Uruguayana. (<i>Diario Official</i> , de 21 de abril de 1906.) |
| | | 1906 — 19 de junho . | Decreto n. 6.073 — Approva os estudos e orçamento para a construção das obras da linha de S. Jo de Montenegro a Caxias, entre as estações 983+12,07 e o ponto terminal 5.883+9, mediante a despesa total maxima de 9.187:934\$985. (<i>Diario Official</i> , de 27 de junho de 1906.) |
| | | 1906 — 14 de agosto. | Aviso n. 36 — Approva o alvitre proposto pela fiscalização de adoptar, para a linha de Saycan Sant'Anna do Livramento, o traçado approva pelo decreto n. 1.013, de 18 de dezembro de 1899. |
| | | 1906 — 27 » » . | Aviso n. 37 — Autoriza provisoriamente abatimento nas Tarifas em vigor nas estradas de ferro Porto Alegre a Uruguayana e Santa Maria a Passo Fundo. (<i>Diario Official</i> , de 28 de agosto de 1906.) |
| | | 1907 — 7 de janeiro . | Aviso n. 1 — Autoriza a Companhia a adoptar, em titulo provisorio, para o transporte de gado e cavalo, nessa linha e na de Santa Maria a Passo Fundo, a base de 20 réis até 100 kilometros, de 18 réis até 200 kilometros e de 10 réis até 300 kilometros, sendo a expedição feita em vagões completos. (<i>Diario Official</i> , de 8 de janeiro de 1907.) |
| | | 1907 — 24 » » . | Aviso n. 3 — Autoriza a Companhia a despendere até o maximo de 2.658:498\$586 com obras novas e reparações completas, excluidas opportunamente do computo das despesas as que não estiverem nessas condições. (<i>Diario Official</i> , de 25 de janeiro de 1907.) |
| | | 1907 — 8 de fevereiro | Aviso n. 5 — Rectifica o aviso n. 1, de 7 de janeiro do mesmo anno. (<i>Diario Official</i> , de 9 de fevereiro de 1907.) |
| | | 1907 — 14 de maio . | Aviso n. 17 — Autoriza á Companhia a adquirir o material rodante necessario, em virtude da abertura ao trafego do trecho de Cacequy a Uruguayana devendo a despesa a fazer-se com sua aquisição, transporte e desembarque no Rio Grande, calculada no maximo de 1.331.950 francos (ouro) e 187:53 (papel), depois da necessaria liquidação ser levada á conta de capital. (<i>Diario Official</i> , de 15 de maio de 1907.) |
| | | 1907 — 13 de junho . | Decreto n. 6.520 — Approva os estudos e orçamentos definitivos, na importancia maxima de 3.440:704\$932, para a construção da ponte e viaducto definitivos sobre o rio Santa Maria, linha de Cacequy a Uruguayana, cuja despesa será levada á conta de capital. (<i>Diario Official</i> , de 18 de junho de 1907.) |
| | | 1907 — » » » . | Decreto n. 6.522 — Approva os estudos definitivos e orçamento, até o maximo de 9.535:185\$837, para a construção do ramal, que, partindo de Saycan vá ter a Sant'Anna do Livramento. (<i>Diario Official</i> , de 18 de junho de 1907.) |
| | | 1907 — 26 de agosto. | Aviso n. — Approva os horarios para os trens de passageiros nas linhas de Nova Hamburgo a Taquara e Porto Alegre a Nova Hamburgo. (<i>Diario Official</i> , de 14 de setembro de 1907.) |
| | | 1907 — 10 de setembro | Aviso n. 39 — Rectifica o aviso n. 17, de 14 de maio do mesmo anno, quanto ao preço, ouro, para a aquisição de vagões destinados ao transporte de passageiros, mercadorias, gado em pé e madeiras, que é de 1.531.950-0 francos e não como está alludido aviso. (<i>Diario Official</i> , de 11 de setembro de 1907.) |

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DE ORDEM

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

| Datas | Ementas |
|-----------------------------|--|
| 1907 — 3 de outubro. | Decreto n. 6.673 — Incorpora a estrada de ferro de Passo Fundo ao Uruguay ás linhas ferreas contractadas com essa Companhia. (<i>Diario Official</i> , de 13 de novembro de 1907.) |
| 1907 — 11 » » . | Aviso n. 43 — Approva o horario dos trens de passageiros a vigorar durante o verão. (<i>Diario Official</i> , do 12 de outubro de 1907.) |
| 1908 — 21 de feivererio | Aviso n. 17 — Resolve permittir que seja incluída na conta do capital, na fórma da alinea d da clausula VIII, do contracto, a que se refere o decreto n. 5.548, de 6 de junho de 1905, além da importancia maxima de 1.940:981\$786, que nos termos dos avisos ns. 3 e 13, de 24 de janeiro e 10 de abril de 1907, foi autorizada a despende essa companhia com a execução das novas construcções e reconstrucções de obras feitas na linha de Alegrete á Uruguayana, a que exigirem os demais trabalhos referentes á conclusão da construcção e reconstrucção dessa linha, comprehendida na parte restante do respectivo orçamento o valor de 717:516\$800 que os citados avisos excluíram de tal classificação, reduzida, porém, esta ultima parcella ao maximo de 600:061\$280. |
| 1908 — 18 do março. | Aviso n. 32 — Autoriza o abatimento de 40 % no frete dos productos das xarqueadas que se estabelecerem ao longo desta linha, entre Alegrete e Uruguayana e Santa Maria a Margem, abatimento que será feito na 4ª classe para os productos que carregados em vagões completos gosem da 5ª classe e na 5ª classe para os que carregados em vagão completo gosem da 6ª classe. (<i>Diario Official</i> , de 19 de março de 1908.) |
| 1908 — 23 de abril. . | Aviso n. 49 — Autoriza a aquisição, pela companhia arrendataria, do seguintê material: 10 carros de passageiros de 1ª classe; seis ditos de passageiros mixtos; 10 ditos para correio e bagagens; 200 vagões fechados; 40 ditos abertos; 50 ditos para gado; tres ditos-guindastes e um carro soccorro, devendo, porém, os vagões fechados ser construidos de fórma a se transformarem em vagões apropriados ao transporte de tropas, com dispositivos que se possam abrir e servir de janellas. A despesa, calculada em 1.809.648 francos (ouro) e 302:227\$500 (papel), sorá levada á conta de capital. (<i>Diario Official</i> , de 24 de abril de 1908.) |
| 1908 — 27 » » . . . | Aviso n. 56 — Autoriza a construcção de tres paradas nos kilometros 332, 398 e 488, levando-se á conta de capital a respectiva despesa de 79:086\$464, adiando-se a construcção das outras tres nos kilometros 367, 414 e 523. |
| 1908 — 31 de outubro | Aviso n. 133 — Autoriza o emprego da lenha como combustivel em todas as secções da réde de que esta Companhia é arrendataria. |
| 1909 — 2 de março. . | Aviso n. 15 — Autoriza a adoptar, como ponto de entroncamento, nesta estrada, uma linha que vá de S. Borja á estação de S. Pedro, desta estrada, passando pelo povoado do mesmo nome, Villa Clara, Jaguay e Santiago do Boqueirão com um ramal para S. Luiz, cujo ponto de origem deverá ser posteriormente fixado. |
| Rio Grande a Bagé | Decreto n. 3.087 — Approva o regulamento e Tarifas da estrada. |
| 1901 — 15 de julho. . | Decreto n. 4.086 — Altera o art. 106 do Regulamento e Tarifas da estrada, approvados pelo decreto n. 3.087, de 7 de novembro de 1898. |

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

Datas

Ementas

| | | |
|-------------------------------|------------------------|---|
| | 1905 — 1 de março . . | Aviso n. 57 — Approva a minuta do accordo proposto pela Intendencia Municipal de Pelotas, com referencia ao ramal construido pela mesma municipalidade, o qual deverá reverter em plena propriedade para a União, no caso de ser encampada a Estrada de Ferro Rio Grande a Bagé. |
| | 1906 — 15 de janeiro . | Aviso n. 2 — Approva o novo horario para os trens do ramal da Costa do Mar. |
| | 1906 — 7 de fevereiro | Aviso n. 4 — Declara, em relação ás Tarifas da estrada de ferro « Southern Brazilian Rio Grande do Sul », que á excepção dos transportes gratuitos que foram eliminados pelo § 2º da clausula XIV, do contracto de 15 de março de 1898, os demais transportes por conta do Governo continuam a gosar dos abatimentos indicados nos arts. 76 e 77 das <i>Condições Regulamentares</i> e Tarifas em vigor, em vista da clausula XXIII, do contracto de 6 de junho de 1905. (<i>Diario Official</i> , de 8 de fevereiro de 1906.) |
| | 1908 — 27 de abril . . | Aviso n. 54 — Applica ao transporte de mercadorias no ramal da Costa do Mar as basos das tarifas que vigoram nesta linha, quer o transporte se effectue entre estações do mesmo ramal, quer entre as deste e as da linha principal. |
| | 1908 — 11 de maio . . | Aviso n. 61 — Approva os preços do material metallico destinado a substituir os desta linha. |
| | 1908 — 17 de novembro | Aviso n. 148 — Autoriza a construção de duas paradas nos kilometros 414 e 525, eliminada, porém, a casa do guarda do kilometro 414 e fixado o orçamento maximo de 16:388\$017, que será levado á conta de capital. (<i>Diario Official</i> , de 18 de novembro de 1908.) |
| | 1908 — » » » | Aviso n. 149 — Autoriza que sejam applicadas ao trecho de Bagé á estação fluvial de Pelotas as tarifas em vigor nesta linha. (<i>Diario Official</i> , de 18 de novembro de 1908.) |
| | 1908 — 5 de dezembro. | Aviso n. 170 — Autoriza a Companhia arrendataria a effectuar o reconhecimento, o, após approvação do Governo, os estudos definitivos das linhas ferreas de Santa Maria a Pelotas, servindo aos municipios de São Sópé, Caçapava, Cangussú e Jaguarão, ao ponto mais conveniente desta estrada, entre Piratiny e Cerro Chato. |
| Santa Maria ao Uruguay. . . . | 1899 — 21 de fevereiro | Decreto n. 3.215 — Approva as alterações feitas nas tarifas em vigor. |
| | 1899 — 16 de outubro. | Decreto n. 3.441 — Altera os arts. 110 e 112 da <i>Condições Regulamentares</i> e Tarifas da estrada, approvadas pelo decreto n. 2.088, de 12 de setembro de 1885. |
| | 1899 — 13 de novembro | Decreto n. 3.494 — Reduz provisoriamente a Tarifa para transporte, por vagão completo, do madeiras brutas ou serradas, taboas, ripas, etc. |
| | 1900 — 20 de julho . . | Portaria — Approvando, provisoriamente, as novas bases de tarifas e classificação geral de mercadorias. (<i>Diario Official</i> , de 21 de julho de 1900.) |
| | 1904 — 13 » » . . | Aviso n. 3 — Autoriza a transferencia da 1ª para a 3ª classe das Tarifas em vigor na estrada, do alcool fabricado no paiz e que for transportado pela mesma estrada. |
| | 1904 — 25 » » . . | Aviso n. 4 — Resolve fazer observar, a titulo provisório, nas Tarifas da estrada, as seguintes disposições: 1ª — o frete do taboado do pinho secco será cobrado pela tarifa applicada ao volume real, com o abatimento de 40 %; 2ª — o frete do taboado de pinho verde continuará a ser cobrado com o abatimento de 30 %. |
| | 1905 — 23 de outubro. | Aviso n. 316 — Approva o horario de verão para a rede da « Compagnie Auxiliaire ». |

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

| Datas | Ementas |
|-------------------------|--|
| 1906 — 20 de março . . | Decreto n. 5.933 — Approva a planta e orçamento de uma instalação destinada ao embarque de gado em pé na estação de Val da Serra na linha de Santa Maria a Passo Fundo, da rede de viação ferroa do Rio Grande do Sul, mediante a despeza maxima de 11:248\$552, que será levada á conta de capital da Companhia. (<i>Diario Official</i> , de 24 de março de 1906.) |
| 1906 — 24 de abril . . | Decreto n. 5.988 — Approva a planta e o orçamento relativos á construcção de um desvio e estabelecimento de um girador na estação de Tupaceretan, da linha ferrea de Santa Maria a Passo Fundo, sendo a despeza total de 16:588\$960. (<i>Diario Official</i> , do 17 de maio de 1906.) |
| 1907 — 17 de julho . . | Aviso n. 26 — Autoriza que seja levada á conta de capital da mesma Companhia a quantia de 5:469\$200, importancia de excessos verificados sobre os orçamentos apresentados para os trabalhos executados na parada de Canabarro e no triangulo, em Pinheiro Marcado, e para construcção de quatro desvios supplementares, excessos que foram glorzados na respectiva tomada de contas do 2º semestre de 1906. (<i>Diario Official</i> , de 18 de julho de 1907.) |
| 1907 — 26 de agosto . . | Aviso n. 35 — Autoriza á Companhia a construir uma estação perto da séde da colonia Philippson, na importancia de 31:849\$976, que será levada á conta de capital. (<i>Diario Official</i> , de 27 de agosto de 1907.) |
| 1907 — 31 » » . . | Aviso n. 37 — Autoriza a Companhia a introduzir diversos melhoramentos na linha em trafego de Santa Maria a Passo Fundo, com applicação nas estações de Tupaceretan, Santa Barbara, Pinheiro Marcado e Carasinho, mediante a despeza maxima de 82:934\$128, que será levada á conta de capital. (<i>Diario Official</i> , de 1 de setembro de 1907.) |
| 1907 — 27 de setembro | Aviso n. 41 — Autoriza a redução de 60% no frete de transporte para productos das xarqueadas que se estabelecerem á margem da linha de Santa Maria a Passo Fundo. (<i>Diario Official</i> , de 29 de setembro de 1907.) |
| 1908 — 4 de junho . . | Decreto n. 6.977 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e o respectivo orçamento do trecho de 50 kilometros a contar de Passo Fundo ao rio Uruguay. (<i>Diario Official</i> , de 17 de junho de 1908.) |
| 1908 — 27 de agosto . . | Decreto n. 7.090 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e respectivo orçamento do trecho de 45 kilometros, a contar do kilometro 50 da linha de Passo Fundo ao Rio Uruguay. (<i>Diario Official</i> , de 5 de setembro de 1908.) |
| 1908 — 24 de dezembro | Decreto n. 7.244 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do trecho de 102 kilometros e 600 metros, da linha do Passo Fundo ao rio Uruguay, a contar do kilometro 75. (<i>Diario Official</i> , de 9 de março de 1909.) |
| 1910 — 2 de abril . . . | Aviso n. 28 — Solicita do Ministerio da Fazonda um accordo internacional aduaneiro na fronteira com o Governo do Uruguay, visto a Companhia ter de entregar ao trafego a linha de Saycan a Sant'Anna do Livramento, depondendo o exito dessa linha da realização desse accordo. |
| 1910 — 23 de junho . . | Aviso n. 72 — Approva os horarios dos trechos entre Porto Alegre e Caxias e Porto Alegre e Taquara, pertencentes a esta rede. |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRATOS, ETC | |
|-----------------|--|---|--|
| | | Datas | Ementas |
| 15 | Companhia Estradas de Ferro Federaes Brasileiras. Minas e Rio..... (Rêde Sul Mineira). | 1910 — 27 de junho. . | Aviso n. 73 — Approva as providencias sobre os trabalhos de construcção da Estrada de Ferro de Passa-Fundo ao Uruguay, cujo trafego, em virtude dessas providencias, deverá ser inaugurado impreterivelmente em 31 de outubro de 1910. O Govern. assume a responsabilidade do augmento de 25 % das tabellas de ns. 3 a 13, dos trabalhos que foram realizados, nessa estrada, do dia 11 de junho, nos kilometros 84 a 182 e nas mesmas condições dos ns. 14 a 66, entre os kilometros 140 a 160 e mais da importancia dos trabalhos extraordinarios, necessarios áquelle fim, não podendo, porém, exceder, de forma alguma, de 300:000\$ aquella responsabilidade, que não se tornará efectiva se o trafego deixar de ser inaugurado no dia marcado. Se as despesas excederem a importancia referida o excesso será levado á conta de capital da Companhia. |
| | | 1910 — 15 do agosto . | Aviso n. 95 — Approva os horarios apresentados por esta Companhia, das linhas de Montenegro a Caxias e do Saycan a Sant'Anna do Livramento, no trecho entre Cacequy e Porteira, a começar de 1 do agosto de 1910. |
| | | 1911 — 8 de novembro | Decreto n. 9.101 — Autoriza a revisão dos contractos de 15 de março de 1898 e 19 de junho de 1905, celebrados com a Compagnie Auxiliaire. (<i>Diario Official</i> , de 23 de novembro de 1911.) |
| | | 1894 — 14 » » | Decreto n. 1.893 — Approva tarifas em substituição das que estavam em vigor na estrada. (<i>Diario Official</i> , de 29 de dezembro de 1894.) |
| | | 1895 — 19 de fevereiro | Aviso n. 23 — Manda applicar aos productos, vastilhame, rolhas, rotulos e arame da Empresa de Aguas de Caxambú a tarifa especial n. 1. |
| | | 1897 — 17 de maio . . | Decreto n. 2.513 — Altera o § 2º do art. 5º, das <i>Condições Regulamentares</i> sobre bilhetes de ida e volta. |
| | | 1902 — 28 de agosto . | Decreto n. 4.521 — Approva as clausulas para o arrendamento provisório da estrada. |
| | | 1902 — 3 de setembro | Contracto entre o Governo Federal e o cidadão José do Oliveira Castro, para o arrendamento provisório da estrada. |
| | | 1902 — 14 de novembro | Aviso n. 53 — Reduz a tarifa de transporte do café. |
| | | 1904 — 19 de agosto. . | Aviso n. 7 — Resolve que se adopte no final do art. 54 das <i>Condições Regulamentares</i> da estrada a mesma disposição adoptada nas da Estrada de Ferro Central do Brazil. |
| | | 1904 — 30 » » . . | Aviso n. 9 — Autoriza o transporte gratuito de plantas vivas e de sementes romettidas pela Sociedade Nacional de Agricultura a todos os agricultores, cujas fazendas estejam estabelecidas em zonas tributarias da estrada. |
| | | 1904 — 26 de setembro | Aviso n. 11 — Altera o § 2º, art. 5º, das <i>Condições Regulamentares</i> , permittindo recarimbar o bilhete de volta em qualquer estação, desde que esteja dentro do prazo. |
| | | 1904 — 27 do outubro. | Aviso n. 13 — Torna extensivas aos cafés destinados a Santos, via Cruzeiro, as tarifas especiaes e abatimentos addicionaes existentes para os cafés procedentes das estações das Estradas de Ferro Sapucahy e Muzambinho o destinados á Capital Federal; e tambem concede aos cafés procedentes das estações da navegação do rio Sapucahy e destinadas ao Rio ou Santos, via Cruzeiro, o abatimento adicional de 10 % de que goza o café procedente do <i>Arcado</i> , na Estrada do Ferro Muzambinho e <i>Pouso-Alegre</i> , e outras na Estrada de Ferro Sapucahy. |
| | | 1905 — 30 de março. . | Aviso n. 89 — Manda transportar gratuitamente fôrmitas «paraguayas» ou «cuyabanas». |

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

| | Datas | Ementas |
|----------------------|-------------------------|---|
| | 1905 — 29 de abril . . | Aviso n. 119 — Manda transportar gratuitamente mudas de amoreira da colonia Rodrigo Silva. |
| | 1906 — 30 de junho . | Aviso n. 5 — Approva o horario dos trens expressos e mixtos. |
| | 1906 — 20 de agosto. | Aviso n. 6 — Modifica provisoriamente o art. 5º das <i>Condições</i> em vigor na estrada. (<i>Diario Official</i> , de 21 de agosto de 1903.) |
| | 1907 — 14 » » . | Aviso n. 280 — Autoriza a alteração no horario desta estrada, de accôrdo com os horarios da Muzambinho e Central do Brazil. |
| | 1907 — 28 de setembro | Aviso n. 43 — Approva a conta de consumo de materiaes do almoxarifado do Governo. (<i>Diario Official</i> , de 28 de setembro de 1907.) |
| | 1908 — 30 de julho . . | Decreto n. 7.050 — Rescinde o contracto entre o Governo Federal e José de Oliveira Castro para o arrendamento provisorio desta estrada. (<i>Diario Official</i> , de 5 de setembro de 1908.) |
| | 1908 — 18 de setembro | Aviso n. 121 — Declara que, em virtude do que ponderou o ministro da fazenda, a receita desta estrada, conjuntamente com os impostos federaes e estadoaes, arrecadados estes e aquelles pela Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro, devem ser recolhidos diariamente ao Thezouro Federal e remettidos á Directoria de Contabilidade os respectivos balancetes mensaes. |
| | 1908 — 24 » » | Portaria, resolvendo approvar modificações nas tarifas e respectivas pautas actualmente em vigor na estrada. (<i>Diario Official</i> , de 25 de setembro de 1908.) |
| | 1909 — 26 de agosto . | Aviso n. 53 — Manda observar provisoriamente nesta estrada e na Muzambinho o regulamento da Central do Brazil, |
| | 1909 — 4 de novembro | Decreto n. 7.642 — Abre o credito de 1.569:468\$082 para occorrer ás despesas com esta estrada. (<i>Diario Official</i> , de 9 de novembro de 1909.) |
| | 1909 — » » » | Exposição ao presidente da Republica sobre esta estrada, pedindo a abertura do credito de 1.569:468\$082 e fazendo o historico sobre a aquisição, arrendamento e rescisão do arrendamento desta estrada. (<i>Diario Official</i> , de 9 de novembro de 1909.) |
| | 1909 — 24 de novembro | Aviso n. 2.653 — Adeantamento ao engenheiro Trompowsky de 365:000\$ para occorrer ao pagamento do pessoal da Minas e Rio. (<i>Diario Official</i> , de 27 de novembro de 1909.) |
| | 1910 — 23 de fevereiro | Decreto n. 7.869 — Abre o credito de 215:000\$ para occorrer ás despesas com a Minas e Rio. (<i>Diario Official</i> , de 3 de março de 1910.) |
| Muzambinho | 1892 — 30 de maio . . | Portaria, approvando as tarifas e <i>Instrucções Regulamentares</i> da estrada. |
| | 1894 — 23 de fevereiro | Portaria, autorizando a substituição do art. 5º, das <i>Instrucções Regulamentares</i> em vigor na estrada, pelo art. 11 das que se acham em vigor na Estrada de Ferro Central do Brazil. |
| | 1895 — 28 de agosto. | Aviso n. 103 — Considera definitivo o trafego da linha do Centro em toda sua extensão, aberto ao trafego provisorio no dia 12 de janeiro de 1893. |
| | 1905 — 16 de setembro | Aviso n. 265 — Approva as modificações nos horarios em vigor na estrada. |
| | 1906 — 28 de março . . | Portaria, modificando a tarifa telegraphica em vigor na Estrada, de 70 réis para 60 réis por palavra, quando o telegramma tiver de transitar dentro de um mesmo Estado. |
| | 1906 — 19 de maio . . | Aviso n. 131 — Approva novo horario para os trens do ramal da Campanha. (<i>Diario Official</i> , de 20 de maio de 1906.) |
| | 1907 — 14 de agosto . . | Aviso n. 279 — Autoriza alteração no horario desta estrada, de accôrdo com os horarios da Minas e Rio e Central do Brazil. (<i>Diario Official</i> , de 17 de agosto de 1907.) |

| NÚMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-----------------|-------------------------|---|--|
| | | Datas | Ementas |
| | | 1907 — 31 de agosto . | Aviso n. 213 — Autoriza a transferencia da parada de kilometro 15 para o kilometro 10. (<i>Diario Official</i> , de 1 de setembro de 1907.) |
| | | 1907 — 25 de setembro | Aviso n. 316 — Declara, em additamento ao aviso n. 213 de 31 de agosto do mesmo anno, que fica restabelecida a parada do kilometro 15, mantida, poréa, a do kilometro 10. (<i>Diario Official</i> , de 26 de setembro de 1907.) |
| | | 1907 — 23 de outubro. | Decreto n. 6.690 — Autoriza a transferencia, ao Estado de Minas, da concessão de que trata o decreto n. 846, de 11 de outubro de 1890. (<i>Diario Official</i> , de 10 de novembro de 1907.) |
| | | 1908 — 27 de agosto . | Decreto n. 7.091 — Autoriza a incorporação desta estrada á Minas e Rio. (<i>Diario Official</i> , de 4 de setembro de 1908.) |
| | | 1908 — 12 de setembro | Decreto n. 7.110 — Abre o credito de 12.000:000\$, para pagamento do preço da aquisição e encampação desta estrada e de que trata o decreto n. 7.091, de 27 de agosto de 1908. (<i>Diario Official</i> , de 13 de setembro de 1908.) |
| | Sapucahy. | 1909 — 2 de dezembro | Decreto n. 7.704 — Autoriza o contracto com a companhia Viação Ferrea Sapucahy para o arrendamento da rede de viação sul mineira e construção dos respectivos prolongamentos e ramaes. (<i>Diario Official</i> , de 28 e 30 de dezembro de 1909.) |
| | | 1910 — 7 de abril . . | Decreto n. 7.941 — Reconhece, sob a denominação de Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras, a antiga Companhia de Viação Ferrea Sapucahy, para os efeitos do respectivo contracto. |
| | | 1910 — 8 » » . . | Portaria — Determina que na fiscalização desta rede sejam observadas as Instruções provisórias que a acompanham. (<i>Diario Official</i> , de 13 de abril de 1910.) |
| | | 1910 — 24 de maio . . | Aviso n. 60 — Approva, com resalvas, o accordo entre a Sapucahy, arrendataria da Rede Sul Mineira, e a Mogyana. (<i>Diario Official</i> , de 25 de maio de 1910.) |
| | | 1910 — 6 de outubro. | Decreto n. 8.273 — Approva os estudos definitivos relativos ao trecho de Guaxupé a Monte Santo desta rede, que constitue a 3ª secção da linha de Monte Bello a Santa Rita de Cassia, na extensão de 46.340 metros e o respectivo orçamento, reduzido a 2.831:895\$672, devendo as distancias kilometricas ser contadas em seguimento ás da E. de F. de Muzambinho. (<i>Diario Official</i> , de 8 de novembro de 1910.) |
| | | 1911 — 5 de abril . . | Decreto n. 8.652 — Approva os estudos definitivos e o respectivo orçamento do trecho de Monte Santo a S. Sebastião do Paraíso, 4ª secção da linha de Monte Bello a Santa Rita de Cassia, desta rede, na extensão de 54.300 metros. (<i>Diario Official</i> , de 7 de abril de 1911.) |
| | | 1911 — 16 de agosto . | Decreto n. 8.908 — Approva os estudos do 1º trecho do ramal de Lavras, com a extensão de 86 kilometros. |
| | | 1911 — 20 de setembro | Aviso n. 151 — Declara que o engenheiro chefe da Comissão fiscal procedeu acertadamente incluindo no computo da renda bruta a porcentagem de 4%, percebida pela Companhia para a cobrança do imposto de transitio, visto como, tratando-se de renda eventual, necessariamente ella tem de ser apurada e quanto aos juros e amortização do capital de 10.000:000\$, que a Companhia foi obrigada a depositar, que do preço de arrendamento annual convem deduzir, para ser paga á Companhia, a importancia do serviço de juros de 5% ao anno, sendo que tal deducção deve corresponder aos juros das parcelas que tiverem sido depositadas antes de 1917, epocha em que ficará effectuado todo o deposito. (<i>Diario Official</i> , de 26 de setembro de 1911.) |

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

Datas

Ementas

Comportas a Recife

1911—22 de novembro
1909 — 14 de outubro.

Decreto n. 9.126 — Approva os estudos do ultimo trecho do ramal de Lavras, na extensão de 6.492. (*Diario Official*, 23 de janeiro de 1912.)
Decreto n. 7.600 — Approva as plantas para a construção de uma estrada de ferro da pedraira de Comportas ao porto do Recife e declara de utilidade publica, para os effeitos de desapropriação, os terrenos comprehendidos nas mesmas plantas. (*Diario Official*, de 19 de outubro de 1909.)

Corcovado

1882 — 7 de janeiro.

Decreto n. 8.372 — Concede aos engenheiros Francisco Pereira Passos e João Teixeira Soares privilegio para a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro do systema Riggenbach, entre a rua do Cosme Velho, na cidade do Rio de Janeiro, e o alto do Corcovado, passando pelo logar denominado Paineiras.

1906 — 22 de maio. .

Decreto n. 6.040 — Autoriza a transferencia das concessões referentes á estrada á «The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company, limited». (*Diario Official*, de 27 de maio de 1906.)

1903 — 18 de outubro.

Despacho — Deferindo o requerimento da «The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company, limited», em que pede que o prazo de seis mezes, de que trata o art. 2º, do decreto n. 6.040; de 22 de maio de 1906, seja contado da data em que foi assignado o termo de transferencia da concessão e não da em que foi expedido o citado decreto. (*Diario Official*, de 19 de outubro de 1906.)

1909 — 29 de julho . .

Decreto n. 7.480 — Autoriza a revisão do contracto desta estrada. (*Diario Official*, de 11 de agosto de 1909.)

1909 — 4 de setembro.

Reprodução, no *Diario Official*, do decreto n. 7.480, de 29 de julho.

1909—18 de novembro

Decreto n. 7.671 — Approva o projecto de melhoramento para a electrificação da estrada. (*Diario Official*, de 27 de novembro de 1909.)

Cruz Alta á Fóz do Ijuhy. .

1907 — 14 de fevereiro

Decreto n. 6.371 — Abre o credito extraordinario de 300:600\$ para a construção do ramal de Cruz Alta á fóz do Ijuhy.

1907 — 28 de junho .

Aviso n. 30 — Dá ao 2º batalhão de engenheiros, posto á disposição do Ministerio da Viação pelo Ministerio da Guerra, a incumbencia de construir este ramal.

1907 — 9 de julho. .

Aviso n. 33 — Declara, em additamento ao aviso n. 30, de 28 de junho, que vae ser posto á disposição da fiscalização, na Delegacia Fiscal do Rio Grande do Sul, o credito de 300:000\$, para occorrer ás despesas com a construção deste ramal.

1908 — 10 de março .

Aviso n. 29 — Autoriza a construção dos primeiros 50 kilometres, cujos estudos de revisão foram procedidos, entre Cruz Alta e a Colonia Ijuhy, sem prejuizo da apresentação dos estudos ao ministro da Viação.

1908 — 15 de julho. .

Portaria — Resolvendo substituir o art. 17 das Instruções provisórias, approvadas pela portaria de 27 de maio de 1907, para construção pelo 2º batalhão de engenharia deste ramal. (*Diario Official*, de 16 de julho de 1908.)

1908 — 16 » » . .

Decreto n. 7.032 — Approva os estudos definitivos e orçamento do trecho comprehendido entre Cruz Alta e a colonia do Ijuhy. (*Diario Official*, de 21 de julho de 1908.)

1908 — 6 de agosto. .

Aviso n. 98 — Encarrega o 2º batalhão de engenharia do reconhecimento da linha, que, partindo de Cacequy, vá a S. Borja, passando por Povinhos e S. Luiz, como tambem da revisão dos estudos da linha de Itaquy a S. Borja.

1909 — 21 de maio. .

Decreto n. 7.420 — Abre o credito de 300:000\$ para ser applicado á construção desta estrada. (*Diario Official*, de 23 de maio de 1909.)

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-----------------|--|---|--|
| | | Datas | Ementas |
| 19 | Electrica da Capital Federal á cidade de Petropolis. | 1909 — 16 de setembro | Decreto n. 7.549 — Abre o credito de 200:000\$ para a construção. (<i>Diario Official</i> , de 18 de setembro de 1909.) |
| | | 1910 — 3 de fevereiro | Decreto n. 7.846 — Approva os estudos definitivos, inclusive o orçamento, do trecho da E. de F. de Cruz Alta á foz do Ijuhy, comprehendido entro as estações de Ijuhy e de Santo Angelo. A extensão deste trecho é de 51.543 kilometros o seu orçamento de 1.679:937\$307. (<i>Diario Official</i> de 5 do fevereiro de 1910.) |
| | | 1910 — 28 de abril. . | Decreto n. 7.972 — Abre o credito de 251:299\$400 para a construção desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 3 de maio de 1910.) |
| | | 1910 — 20 de outubro. | Decreto n. 8.310 — Abre o credito de 235:000\$ para a construção desta estrada. |
| | | 1911 — 25 de janeiro. | Decreto n. 8.529 — Abre o credito de 700:0 0\$ para a construção desta estrada. (<i>Diario Official</i> , de 28 de janeiro de 1911.) |
| | | 1904 — 5 de abril. . | Decreto n. 5.187 — Approva as clausulas para o contracto referente á construção, uso e gozo de uma estrada de ferro de tracção electrica entre a Capital Federal e a cidade de Petropolis. |
| | | 1905—30 de dezembro. | O n. 20, do art. 15, da lei n. 1.453, autorizou a revisão do contracto, celebrado a 27 de maio de 1904, com o engenheiro civil Eugenio de Andrade, em virtude do decreto legislativo n. 1.040, de 9 de setembro de 1903, podendo prorogar os prazos para estudos, inicio e conclusão das obras, no mesmo contracto estipulados. (<i>Diario Official</i> , de 12 de setembro de 1903.) |
| | | 1906 — 18 de abril. . | Decreto n. 5.981 — Marca novo prazo para apresentação de estudos e altera as clausulas I, IV, XIII, XL e XLI do respectivo contracto. (<i>Diario Official</i> de 25 de abril de 1906.) |
| | | 1908 — 6 » » . . | Aviso n. 122 — Dispensa o concessionario desta estrada da multa estabelecida na clausula VII, do decreto n. 5.187, de 5 de abril de 1904. |
| | | 1908 — 25 de junho. . | Decreto n. 6.999 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e respectivo orçamento desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 12 de julho de 1908.) |
| 20 | Ferro-carril Carioca. | 1904 — 23 de novembro | Aviso n. 728 — Approva a planta e os perfis do trecho entre Dous Irmãos e a rampa da Lagoinha, na prolongamento da linha. |
| | | 1906 — 14 de março. . | Aviso n. 67 — Approva os estudos definitivos do prolongamento da estrada, do kilometro 4 ao kilometro 7+40. (<i>Diario Official</i> , de 15 de março de 1906.) |
| | | 1907 — 21 de fevereiro | Aviso n. 57 — Approva os estudos do prolongamento da Ferro-Carril Carioca, do kilometro 7+40 ao kilometro 10. (<i>Diario Official</i> , de 22 de fevereiro de 1907.) |
| | | 1907 — 5 do dezembro. | Aviso n. 396 — Approva os estudos referentes ao prolongamento, no trecho de 5.200 ^m , comprehendido entre as estacas 1.300 e 1.820. |
| 21 | Goyaz | 1906 — 28 de março . | Decreto n. 5.949 — Reconhece sob a denominação de « Companhia Estrada de Ferro de Goyaz » a antiga « Companhia Estrada de Ferro Alto Tocantins » para os fins do respectivo contracto. (<i>Diario Official</i> de 31 de março de 1903.) |
| | | 1907 — 27 » » . . | Decreto n. 6.438 — Approva as clausulas para revisão do contracto e modificação do respectivo tracçado nos termos do decreto n. 5.349, de 18 de outubro de 1904. |
| | | 1907 — 3 de outubro . | Aviso n. 331 — Approva os estudos de reconhecimento desde o trecho comprehendido entre Arcos e o rio S. Marcos, na foz do rio Batalha, na extensão de 528.800 ^m , passando por Porto Real do S. Francisco, Bambuihy, Carmo do Parnahyba, Lagôa Formosa, Patos e Capellinha. (<i>Diario Official</i> , de 4 de outubro de 1907.) |

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

| Datas | Ementas |
|------------------------|--|
| 1907— 13 de novembro | Aviso n. 367 — Approva o traçado para o ramal que, partindo do kilometro 157, da linha principal, se dirija á Uberaba, passando por S. Jeronymo de Poções e Araxá. (<i>Diario Official</i> , de 14 de novembro de 1907.) |
| 1907 — 5 de dezembro | Aviso n. 395 — Approva as plantas e orçamentos de uma estação e um edificio para officina e abrigo do material rodante, no trecho de Formiga a Arcos, reduzida a despesa com a construção da estação em Arcos a 16:545\$945 e a da officina a 9:813\$988. (<i>Diario Official</i> , de 7 de dezembro de 1907.) |
| 1908 — 31 de janeiro . | Aviso n. 31 — Autoriza esta estrada a applicar, provisoriamente, no trecho de Formiga a Arcos, que será proximoamente aberto ao trafego, as tarifas e <i>Instruções Regulamentares</i> actualmente em vigor na Estrada de Ferro Oeste de Minas. |
| 1908 — 22 de fevereiro | Aviso n. 61 — Indefere o requerimento em que é pedida dispensa da obrigação de apresentar, com os estudos definitivos dos 100 primeiros kilometros, o plano geral da organização de cinco nucleos coloniaes. |
| 1908 — 24 de abril . . | Portaria — Approvando o quadro e tabella de vencimentos do pessoal desta estrada, para a extensão de 150 kilometros. (<i>Diario Official</i> , de 30 de abril de 1908.) |
| 1908 — 29 de maio . . | Decreto n. 6.970 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e respectivo orçamento do trecho de 44 kilometros, a contar da estação de Arcos. (<i>Diario Official</i> , de 13 de junho de 1908.) |
| 1908 — 4 de junho . . | Decreto n. 6.976 — Abre o credito de 300:000\$, para realizar os estudos e construção de uma linha ferrea que do ponto mais conveniente desta estrada irá ter a Bello Horizonte e da que completa a ligação dos Estados do Rio de Janeiro e de Minas Geraes. (<i>Diario Official</i> , de 9 de junho de 1908.) |
| 1908 — 6 de agosto . . | Decreto n. 7.058 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e respectivo orçamento do trecho de 49 kilometros e 750 metros, a contar do kilometro 44. (<i>Diario Official</i> , de 11 de agosto de 1908.) |
| 1908 — 10 de setembro | Aviso n. 312 — Confirma o telegramma passado ao Delegado do Thezouro em Londres, autorizando o pagamento de 124:309\$766 ao representante da companhia concessionaria desta estrada. |
| 1909 — 2 de janeiro . | Despacho, autorizando o deposito do capital correspondente a mais 100 kilometros. (<i>Diario Official</i> , de 3 de janeiro de 1909.) |
| 1909 — 24 de junho . . | Decreto n. 7.442 — Approva as plantas e orçamento das officinas desta estrada, em Formiga. (<i>Diario Official</i> , de 6 de julho de 1909.) |
| 1909 — » » » . . . | Decreto n. 7.444 — Proroga por 12 mezes o prazo para apresentação dos estudos de reconhecimento do ramal que, partindo do ponto que convier, vá ter á parte navegavel do rio Tocantins. (<i>Diario Official</i> , de 6 de julho de 1909.) |
| 1909 — 1 de julho . . | Decreto n. 7.449 — Approva as plantas e o orçamento da ponte a construir sobre o corrego das Perdizes, ligando a estação de Porto Real ao arraial do mesmo nome. (<i>Diario Official</i> , de 7 de julho de 1909.) |
| 1909 — 23 de setembro | Decreto n. 7.532 — Approva as clausulas para a revisão do contracto. (<i>Diario Official</i> , de 20 de outubro de 1909.) |
| 1910 — 22 de fevereiro | Aviso n. 26 — Autoriza a encetar, desde logo, a construção da linha ferrea de Araguary a Catalão, segundo os estudos approvados pelo decreto n. 1.463 de 13 de julho de 1893, no trecho inicial, em que taes estudos não soffreram modificações, devendo submitter opportunamente á approvação do Governo a revisão da parte restante. |

NUMERO DE ORDEM

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

Datas

Ementas

| | |
|------------------------|--|
| 1910 — 2 de março. . | Aviso n. — Approva as despesas da construção da estrada, referentes aos annos de 1905, 1906, 1907, na importancia total de 993:299\$708, feita a deducção das quantias glosadas pela junta apuradora. (<i>Diario Official</i> , 3 de março de 1910.) |
| 1910 — 22 de abril. . | Decreto n. 7.966 — Approva os estudos definitivos do primeiros 54,127 kilometros do ramal de Araguay a Catalão, desta estrada, e bem assim o respectivo orçamento na importancia total de 4.011:118\$244 (<i>Diario Official</i> , de 29 de abril de 1910.) |
| 1910 — 19 de maio. . | Aviso n. 58 — Approva definitivamente o trecho de Franklin Sampaio a Bambuhy, na extensão de 2 kilometros e bem assim o respectivo horario para o serviço do trafego. |
| 1910 — 29 de setembro | Decreto n. 8.257 — Proroga o prazo de dez mezes, fixado na clausula VI do contracto approvedo pelo decreto n. 7.562, de 30 de setembro de 1909, para apresentação dos estudos definitivos da linha de Araguay a Goyaz e do trecho de Bambuhy até o ponto de ligação com os da primeira linha. (<i>Diario Official</i> , de 8 de outubro de 1910.) |
| 1910 — 6 de outubro . | Decreto n. 8.272 — Approva os estudos definitivos do ramal de Uberaba desta Companhia, na extensão de 51.120 metros, a partir de Uberaba em direcção a S. Pedro de Alcantara, de accôrdo com as modificações e o respectivo orçamento na importancia de 3.621:485\$259. (<i>Diario Official</i> , de 15 de outubro de 1910.) |
| 1910 — » » » . | Decreto n. 8.274 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e o respectivo orçamento, na importancia total de 6.745:851\$857, para a construção do trecho de 48.500 metros entre os kilometros 126 e 174,500 da linha de Formiga a Goyaz. (<i>Diario Official</i> , de 15 de outubro de 1910.) |
| 1910 — 8 de novembro | Decreto n. 8.350 — Approva os estudos definitivos e o orçamento, na importancia de 6.656:178\$891, do trecho da linha ferrea de Catalão a Ipamery, na extensão de 80.682 metros, que vae do kilometro 116,318 a 197. (<i>Diario Official</i> , de 12 de novembro de 1910.) |
| 1910 — 11 » » | Decreto n. 8.371 — Approva os estudos definitivos e o orçamento na importancia de 6.530:989\$745, do 2º trecho, com a variante de 8.229 metros, comprehendida entre as estacas 814 e 1.237 desta estrada. (<i>Diario Official</i> , de 17 de novembro de 1910.) |
| 1910 — 14 » » | Decreto n. 8.387 — Approva os estudos definitivos e o orçamento na importancia de 11.542:370\$269, do trecho de 256 kilometros desta estrada, de Ipamery a Antas, comprehendido entre os kilometros 197 e 453, a partir de Araguay, de accôrdo com as modificações constantes das plantas e mais documentos (<i>Diario Official</i> , de 18 de novembro de 1910.) |
| 1910 — 30 » » | Decreto n. 8.406 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e os orçamentos na importancia total de 8.687:038\$501, da linha do Araguay a Catalão, com 62.191 metros e Catalão ao kilometro 46.800 desta estrada. (<i>Diario Official</i> , de 3 de dezembro de 1910.) |
| 1911 — 23 de janeiro . | Portaria, approvando o novo quadro do pessoal e respectiva tabella de vencimentos para os diversos serviços desta estrada nas secções de Formiga a Catalão e Araguay a Goyaz. (<i>Diario Official</i> , de 27 de janeiro de 1911.) |
| 1911 — 8 de maio. . | Decreto n. 8.708 — Abre o credito de 300:000\$ para os estudos do prolongamento do ramal de Araxá-Uberaba, até Villa Platina. (<i>Diario Official</i> , de 10 de maio de 1911.) |

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|--|---|--|
| | Datas | Ementas |
| | 1911 — 28 de junho . . | Decreto n. 8.805 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e o respectivo orçamento da variante compreendida entre os kilometros 150+601 e 174 + 560 do trecho da linha-tronco da Estrada de Ferro de Goyaz, já aprovado pelo decreto n. 8.274, de 6 de outubro de 1910. (<i>Diario Official</i> , de 2 de julho de 1911.) |
| | 1911 — 10 de julho . . | Decreto n. 8.826 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e os respectivos orçamentos da linha-tronco da Estrada de Ferro de Goyaz, na extensão de 223,600. (<i>Diario Official</i> , de 13 de julho de 1911.) |
| | 1911 — » » » . . | Decreto n. 8.827 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e os respectivos orçamentos da linha-tronco desta estrada, na extensão de 155,738,30. (<i>Diario Official</i> , de 13 de julho de 1911.) |
| | 1911 — » » » . . | Decreto n. 8.823 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e os respectivos orçamentos do ramal de Uberaba a S. Pedro de Alcantara, desta estrada. (<i>Diario Official</i> , de 13 de julho de 1911.) |
| | 1911 — 2 de agosto . | Decreto n. 8.860 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e os respectivos orçamentos da linha-tronco desta estrada, na extensão de 224 kilometros. (<i>Diario Official</i> , de 4 de agosto de 1911.) |
| | 1911 — 14 de setembro | Lei n. 2.438 — Abre o credito especial de 245:622\$818, ouro, para pagamento da garantia de juros devida á Companhia Estrada de Ferro de Goyaz até o fim do exercicio de 1910. (<i>Diario Official</i> de 19 e 20 de setembro de 1911.) |
| | 1911 — 27 » » | Decreto n. 8.990 — Abre o credito especial de réis 245:622\$818, ouro, para pagamento da garantia de juros, devida á esta Companhia, até o fim do exercicio de 1910. (<i>Diario Official</i> , de 30 de setembro de 1911.) |
| Great Southern Quarahim a Itaquy. | 1894 — 7 de junho . . | Portaria, approvando definitivamente as Tarifas e Regulamento dos transportes e serviço telegraphico da estrada, approvados provisoriamente pela portaria de 20 de junho de 1887. |
| | 1900 — 30 de julho . . | Decreto n. 3.720 — Approva algumas modificações nas Tarifas em vigor na estrada. |
| | 1904 — 9 de janeiro . | Aviso n. 14 — Approva o horario dos trens mixtos entre as estações de Quarahim e Uruguayana. |
| | 1904 — 20 de outubro. | Aviso n. 10 — Autoriza a renovar por mais um anno o contracto para o trafego provisorio da Estrada de Ferro de Porto Alegre á Uruguayana, celebrado com a «Brazil Great Southern Railway Company, limited» do trecho comprehendido entre Uruguayana e Alegrete. |
| | 1905 — 19 de junho . . | Aviso n. 169 — Approva o horario dos trens, durante o inverno. |
| | 1905 — 1 de agosto . | Decreto n. 5.626 — Approva a planta e o orçamento para a construcção do novo edificio destinado a abrigar locomotivas e carros da estrada. (<i>Diario Official</i> de 6 de agosto de 1905.) |
| | 1905 — 14 de setembro | Portaria approvando as reduções abaixo mencionadas, feitas nas Tarifas mandadas vigorar na estrada pelas portarias de 20 de junho de 1887 e 7 de junho de 1894, a saber: Tarifa n. 4: 2ª classe — Em lugar de 500 réis por cabeça-kilometro, fica estabelecida a taxa de 40 réis; 4ª classe — Em lugar de 10 réis por cabeça-kilometro, fica estabelecida a taxa fixa de 400 réis por cabeça entre quaesquer estações da referida estrada. (<i>Diario Official</i> de 21 de setembro de 1905.) |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-----------------|-------------------------|---|--|
| | | Datas | Ementas |
| | | 1905 — 16 de setembro | Aviso n. 266 — Autoriza a fazer o assentamento de um desvio no kilometro 84 da estrada, assim como autoriza o abatimento até 50 % nas Tarifas em vigor para os productos destinados a exposições da Sociedade Agricola Pastoril da cidade de Uruguayana. |
| | | 1906 — 3 de julho . . | Aviso n. 179 — Approva provisoriamente o horario dos trens e as Tarifas de passageiros. (<i>Diario Official</i> , de 5 de julho de 1906.) |
| | | 1906 — 7 de agosto. . | Decreto n. 6.102 — Approva as alterações feitas nas Tarifas da estrada. (<i>Diario Official</i> , de 23 de agosto de 1906.) |
| | | 1907 — 30 de janeiro. | Aviso n. 36 — Approva o acto pelo qual a parada de Las Rosas foi provisoriamente elevada á categoria de estação. |
| | | 1907 — 14 de fevereiro | Decreto n. 6.369 — Approva as plantas e orçamento do edificio e suas dependencias da estação de Uruguayana, sendo levada á conta de custeio, em tres exercicios consecutivos, a quantia total de 91:821\$977, a que foi reduzida a despesa orçada pela Companhia. (<i>Diario Official</i> , de 16 de fevereiro de 1907.) |
| | | 1907 — 4 de julho. . | Decreto n. 6.544 — Concede isenção de direitos para materiaes importados, em virtude de modificações feitas em suas Tarifas, de accôrdo com as condições estabelecidas no art. 3º n. XIII § 5º da lei n. 1.616, de 30 de dezembro de 1906. (<i>Diario Official</i> , de 7 de julho de 1907.) |
| | | 1908 — 22 de janeiro . | Aviso n. 18 — Autoriza a «Brazil Great Southern Railway» a assentar uma linha telephonica em conexão com a linha telegraphica de sua estrada de ferro, entre a estação da Barra do Quarahim e a cidade de Uruguayana, com restricção, porém, de não ser aproveitada para correspondencia electrica, directa ou indirectamente, além da fronteira na Barra do Quarahim. (<i>Diario Official</i> , de 23 de janeiro de 1908.) |
| | | 1908 — 16 de maio. . | Aviso n. 167 — Resolve approvar, com alterações, os convenios celebrados entre esta companhia e a «Compagnie Auxiliaire», relativos ao uso reciproco de material rodante do trafego mutuo entre as referidas estradas de ferro, e ao uso commum provisorio, da estação de Uruguayana. |
| | | 1908 — 17 de setembro | Decreto n. 7.122 — Approva as clausulas para o contracto da construcção e arrendamento da Estrada de Ferro de Itaqui a S. Borja. (<i>Diario Official</i> , de 10 de outubro de 1908.) |
| | | 1909 — 1 de julho . . | Decreto n. 7.450 — Approva os estudos definitivos e orçamentos dos dous primeiros trechos do prolongamento da Estrada de Ferro de Itaqui a S. Borja, com a extensão total de 123,870 kilometros. (<i>Diario Official</i> , de 6 de julho de 1909.) |
| | | 1909 — 26 de agosto . | Decreto n. 7.519 — Substitue a clausula V, do contracto celebrado com esta estrada para a construcção do prolongamento da Estrada de Ferro de Itaqui a S. Borja, no Rio Grande do Sul. (<i>Diario Official</i> , de 7 de setembro de 1909.) |
| | | 1909 — 1 de outubro. | Portaria, indeferindo o pedido da companhia relativo á approvação do orçamento para os estudos do prolongamento da estrada, que está construindo, de Itaqui a S. Borja até S. Luiz. (<i>Diario Official</i> , de 2 de outubro de 1909.) |
| | | 1909 — 24 de dezembro | Aviso, approvando a redução de 25 % no frete do xarque, na Estrada de Ferro de Quarahim a Itaqui, que deve ser cobrado pela 5ª classe da tarifa n. 3. (<i>Diario Official</i> , de 28 de dezembro de 1909.) |

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

Great-Western.
Central de Alagôas e ramal de
Viçosa.

| Datas | Ementas |
|------------------------|--|
| 1910 — 13 de janeiro . | Decreto n. 7.815 — Proroga por 8 mezes o prazo marcado no decreto n. 6.369, de 16 de fevereiro de 1907, á « Brasil Great Southern Railway, limited » para executar melhoramentos no edificio da estação de Uruguayana, da mesma estrada de ferro. (<i>Diario Official</i> , de 26 de janeiro de 1910) |
| 1910 — 20 de maio . | Aviso n. 59 — Manda applicar provisoriamente as Disposições Regulamentares da <i>Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil</i> nos casos omissos nas daquella estrada e naquelles em que houver divergencia entre as duas, do modo a ficarem os respectivos serviços sujeitos a identico regimen, até ser approvado o projecto de <i>Instrucções Regulamentares</i> uniformes para a rede de viação ferrea do Rio Grande do Sul. |
| 1910 — 26 de outubro. | Portaria — Approva as modificações feitas no quadro do pessoal da E. de F. de Quarahim a Itaquy. |
| 1901 — 31 de julho . | Decreto n. 4.111 — Approva o contracto para o arrendamento da estrada á Companhia « Great Western of Brazil Railway, limited ». |
| 1901 — 6 de agosto . | Contracto de arrendamento da estrada. |
| 1903 — 6 de janeiro . | Decreto n. 4.738 — Abre o credito de £ 13.708-7-9 para pagamento em Londres aos liquidantes da Companhia Estrada de Ferro Central de Alagôas. |
| 1904 — 26 de julho . | Decreto n. 5.257 — Approva a revisão do contracto de arrendamento da estrada. |
| 1904 — » » » . . | Portaria, approvando as <i>Condições Regulamentares</i> e tarifas da rede de estradas de ferro a cargo da « Great Western of Brazil Railway, limited ». |
| 1904 — 28 » » . . | Accôrdo para a revisão do contracto de arrendamento da estrada. |
| 1904 — 17 de outubro . | Aviso n. 16 — Autoriza o assentamento de uma canalização de ferro para abastecimento de agua da estação de Maceló, na importancia de 19:356\$420. |
| 1905 — 24 de agosto . | Aviso n. 244 — Approva os orçamentos, na importancia de 3:444\$ e £ 17, para a construcção de um armazem e installação de um aparelho telegraphico, na parada do Rio Largo. |
| 1907 — 16 de outubro. | Aviso n. 26 — Approva o orçamento e planta das obras de augmento da estação de Viçosa, mediante a despesa maxima de £ 21-10-1 (ouro) e 15:548\$630 (papel), de conformidade com a 2ª parte da clausula XV do decreto n. 5.257, de 26 de julho de 1904 e respectivo contracto. (<i>Diario Official</i> , de 17 de outubro de 1907.) |
| 1908 — 10 de fevereiro | Aviso n. 12 — Declara que, de conformidade com a doutrina constante dos avisos ns. 2, de 16 de janeiro, e 6, de 14 de junho de 1907, é approvado o orçamento de £ 18.450-0-0, (ouro), e 176:332\$, (papel), para as despesas a fazer-se com a renovação dos trilhos nesta estrada, entre Maceló e Lourenço de Albuquerque, na extensão de 35 kilometros. (<i>Diario Official</i> , de 11 de fevereiro.) |
| 1908 — » » » . . | Aviso n. 13 — Dafere o requerimento em que é pedida autorização para construir um desvio na estação de Branquinha, desta estrada, na importancia de £ 47-18-8, (ouro), e 665\$500, (papel). (<i>Diario Official</i> , de 11 de fevereiro de 1908.) |
| 1908 — 5 de março. . | Aviso n. 25 — Declara que, de conformidade com os avisos ns. 2, de 16 de janeiro, e 6, de 14 de junho de 1907, é deferido o requerimento em que a « Great Western » pede autorização para renovar os trilhos entre Lourenço de Albuquerque e União, cuja despesa foi orçada em £ 7.742-19-4. (<i>Diario Official</i> , de 6 de março de 1908.) |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-----------------|-------------------------------|---|---|
| | | Datas | Ementas |
| | | 1908 — 20 de julho . . | Aviso n. 90 — Declara que foi deferido o requerimento em que é pedida autorização para remover os galpões das estações de Maceió, União, Atalaya e Viçosa para as novas oficinas em Jaboatão. (<i>Diario Official</i> , de 21 de julho de 1908.) |
| | | 1908 — 10 de outubro. | Aviso n. 124 — Autoriza a companhia arrendataria effectuar com a firma William & Comp. permuta de terrenos na estação de Jaraguá. |
| | | 1910 — 8 de novembro | Decreto n. 8.354 — Approva com modificações os estudos e o respectivo orçamento, na importância de 2.200:375\$400, do primeiro trecho de 45 kilometros do prolongamento de Viçosa a Palmeira do Indio, desta estrada. (<i>Diario Official</i> , de 12 de novembro de 1910.) |
| | Central de Pernambuco | 1898 — 21 de março . . | Decreto n. 2.850 — Contracta com o engenheiro Antonio de Sampaio Pires Ferreira o arrendamento da estrada. |
| | | 1898 — 12 de abril . . | Contracto de arrendamento da estrada. |
| | | 1901 — 21 de março . . | Decreto n. 3.962 — Approva a transferencia do contracto de arrendamento da estrada á firma socia A. de S. Pires Ferreira & C. |
| | | 1904 — 26 de julho . . | Decreto n. 5.257 — Incorpora na rêde arrendada pela Companhia « Great Western of Brazil Railway » a Estrada de Ferro Central de Pernambuco. |
| | | 1904 — » » » | Portaria, approvando as <i>Condições Regulamentares</i> das tarifas da rêde de estradas de ferro a cargo da « Great Western of Brazil Railway, limited. » |
| | | 1904 — 28 » » | Aceôrdo entre o Governo Federal e a Companhia « Great Western of Brazil Railway, limited. » |
| | | 1905 — 27 de fevereiro | Aviso n. 49 — Approva definitivamente o horario destinado aos trens de suburbios. |
| | | 1905 — 18 de abril . . | Decreto n. 5.522 — Approva a planta e mais estudos definitivos para conclusão das obras do prolongamento da estrada, entre Antonio Olyntho e Pesqueira, fixando no maximo de £ 63.290-19-6 (ouro) e 2.299:108\$212 (papel) a totalidade dos orçamentos. |
| | | 1906 — 16 de janeiro . | Decreto n. 5.856 — Approva as plantas e perfis que modificam o local destinado a uma estação na cidade de Pesqueira. (<i>Diario Official</i> , de 26 de janeiro de 1906.) |
| | | 1906 — 19 de abril . . | Aviso n. 1 — Não considera como motivo justificativo as allegações apresentadas pela companhia afim de não aceitar as modificações propostas pela fiscalização nos orçamentos relativos ás obras de ligação das Estradas de Ferro Central de Pernambuco e Recife ao S. Francisco. (<i>Diario Official</i> , de 20 de abril de 1906.) |
| | | 1906 — 28 de agosto . | Decreto n. 6.124 — Autoriza a ratificação e rectificação dos termos da escriptura de transferencia da Estrada de Ferro Central de Pernambuco á « Great Western of Brazil Railway Company ». (<i>Diario Official</i> , de 30 de agosto de 1906.) |
| | | 1906 — » » » | Decreto n. 6.123 — Approva os estudos e respectivo orçamento das obras de ligação das estradas de ferro de Pernambuco e Recife ao S. Francisco. (<i>Diario Official</i> , de 31 de agosto de 1906.) |
| | | 1906 — 4 de setembro. | Decreto n. 6.129 — Approva os estudos e respectivo orçamento das obras de ligação das Estradas de Ferro Central de Pernambuco e Recife ao Limoeiro. |
| | | 1907 — 10 de janeiro . | Decreto n. 6.325 — Approva os novos estudos e orçamento, na importância de £ 17.817-18-3 (ouro) e 1.211:427\$210 (papel), para ligação desta estrada á Estrada de Ferro do Recife ao Limoeiro. (<i>Diario Official</i> , de 13 de janeiro de 1907.) |
| | | 1907 — 5 de julho . . | Aviso n. 9 — Approva o horario para trens de passageiros. (<i>Diario Official</i> , de 6 de julho de 1907.) |

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-------------------------|---|---|
| | Datas | Ementas |
| | 1907 — 4 de setembro. | Aviso n. 17 — Determina que seja detalhado o orçamento apresentado, na importancia de 921:033\$, para diversas modificações a realizar-se nos edificios das officinas de Jaboatão. (<i>Diario Official</i> de 7 de setembro de 1907.) |
| | 1907 — 18 de novembro | Aviso n. 27 — Approva o projecto e orçamento de diversas modificações a fazer-se nos edificios das officinas de Jaboatão, na importancia de 921:033\$. (<i>Diario Official</i> de 19 de novembro de 1907.) |
| | 1908 — 10 de fevereiro | Aviso n. 10 — Approva o orçamento provavel, na importancia de 252:894\$ (papel) e £ 25.029-0-0 (ouro), de despesas a fazer-se com a substituição de trilhos nesta estrada, entre a estação central e a de Victoria, na extensão de 50 kilometros e 800 metros, de conformidade com o aviso n. 2, de 16 de janeiro, e n. 6, de 14 de junho de 1907. (<i>Diario Official</i> de 11 de fevereiro de 1908.) |
| | 1908 — 18 de março . | Aviso n. 31 — Approva o projecto de uma parada a estabelecer-se no trecho de ligação, actualmente em construção, entre esta estrada e a de Recife ao Limoeiro, devendo a respectiva despeza ser calculada de accôrdo com a tabella de preços já approvada pelo Governo para construção das linhas a cargo da «Great Western». (<i>Diario Official</i> de 19 de março de 1908.) |
| | 1908 — 26 de maio . . | Aviso n. 74 — Declara que o requerimento pedindo autorização para realizar diversas obras fica deferido, apenas, na parte que se refere ás obras de assentamento das linhas na explanada de Areias, da rotunda e obras accessorias, do abastecimento de agua para a rotunda e caixa d'agua na explanada, do deposito para oleo, do abrigo para forragens e latrinas, sendo que devem ser levadas á conta de capital sómente as despesas realizadas dentro do limite do orçamento de £ 5,248-11-1 (ouro) e 209:276\$050 (papel). Declara mais que, si não puder ser evitada a demolição da casa que serve de residencia ao agente da estação de Areias, para o assentamento dos desvios projectados, ficará a companhia arrendataria obrigada a construir outra de identicas proporções e nas immediações da anterior sem onus algum para o Estado. (<i>Diario Official</i> de 27 de maio de 1908.) |
| | 1908 — 7 de agosto. . | Aviso n. 99 — Defere o requerimento em que é solicitada a reconsideração do despacho que excluiu das obras a serem executadas em Areias o deposito para inflammaveis e o deposito geral do almoxarifado, e autoriza as alludidas construcções, approvando o respectivo orçamento na importancia de £ 292-15-3 (ouro) e 99:119\$090 (papel). (<i>Diario Official</i> de 8 de agosto de 1908.) |
| | 1908 — 18 de novembro | Aviso n. 152 — Autoriza o cruzamento desta estrada com a via-ferrea particular pertencente ao proprietario da Usina Bulhões em Jaboatão. (<i>Diario Official</i> de 19 de novembro de 1908.) |
| Conde d'Eu | 1901 — 6 de agosto . | Contracto para o arrendamento da estrada á Companhia «Great Western of Brazil Railway». |
| | 1904 — 26 de julho . . | Portaria approvando as <i>Condições Regulamentares</i> e tarifas da estrada. |
| | 1910 — 19 de maio. . | Decreto n. 8.018 — Approva os estudos definitivos dos primeiros 30 kilometros do prolongamento desta estrada, de Independencia a Picuhy, no Estado da Parahyba, e bem assim o respectivo orçamento, na importancia de 1.875:207\$510 (papel) e £ 25.992-15-5 (ouro). (<i>Diario Official</i> de 29 de maio de 1910.) |

| NÚMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-----------------|--------------------------------|---|---|
| | | Datas | Ementas |
| | | 1910 — 28 de julho . . | Decreto n. 8.122 — Approva os estudos definitivos respectivo orçamento do 1º trecho, comprehendido entre Pesqueira e Olho d'Água dos Bredos, do prolongamento da Central de Pernambuco, de Pesqueira a Flores. (<i>Diario Official</i> de 30 de julho de 1910.) |
| | | 1910 — 11 de novembro | Aviso n. 127 — Approva o horario dos trens de passageiros desta estrada, ficando, porém, estabelecido um trem directo por semana entre Natal e Recife e vice-versa e fixado o prazo de um mez para entrar em execução o horario assim modificado |
| | Itabayana á Campina Grande. . | 1905 — 18 de abril . . | Decreto n. 5.523 — Approva os estudos definitivos para a construção da linha, fixando no maximo de € 82.487-16-8 (ouro) e 3.980:340\$143 (papel) a totalidade dos orçamentos. |
| | | 1908 — 22 de fevereiro | Aviso n. 19 — Approva o horario para este ramal. (<i>Diario Official</i> de 23 de fevereiro de 1908.) |
| | Molungú á Alagôa Grande. . . | 1899 — 18 de dezembro | Decreto n. 3.531 — Autoriza o contracto com a « Conde d'Eu Railway Company » para concluir o trecho de Molungú á Alagôa Grande, no Estado da Parahyba e a trafegar esse trecho. |
| | | 1900 — 22 de janeiro . | Contracto com a « Conde d'Eu Railway Company » para conclusão do trecho da Estrada de Ferro de Molungú á Alagôa Grande, no Estado da Parahyba e para trafegar esse trecho. |
| | | 1901 — 12 de agosto . . | Decreto n. 4.123 — Torna applicaveis ao ramal de Molungú á Alagôa Grande as tarifas actualmente em vigor na Estrada de Ferro Conde d'Eu. |
| | Natal á Independencia. | 1901 — 6 » » . . | Contracto para o arrendamento da estrada á Companhia « Great Western of Brazil Railway ». |
| | | 1904 — 26 de julho . . | Portaria approvando as <i>Condições Regulamentares</i> das tarifas da estrada. |
| | | 1906 — 9 de janeiro . | Decreto n. 5.837 — Approva a planta e orçamento no valor de 16:059\$ para a construção de uma estação na Penha. (<i>Diario Official</i> de 26 de janeiro de 1906.) |
| | Paulo Affonso. | 1901 — 31 de julho . . | Decreto n. 4.111 — Approva o contracto para o arrendamento da estrada á Companhia « Great Western of Brazil Railway, limited ». |
| | | 1901 — 6 de agosto . . | Contracto de arrendamento da estrada. |
| | | 1904 — 26 de julho . . | Decreto n. 5.257 — Approva a revisão do contracto de arrendamento da estrada. |
| | | 1904 — » » » . . | Portaria — Approvando as <i>Condições Regulamentares</i> das Tarifas da rêde de estradas de ferro a cargo da «The Great Western of Brazil Railways, limited». |
| | | 1904 — 23 » » . . | Accôrdo para a revisão do contracto de arrendamento da estrada. |
| | | 1904 — 27 de outubro. | Aviso n. 17 — Proroga por 30 dias o prazo estabelecido para entrarem em vigor as novas tarifas approvadas por portaria de 26 de julho de 1904. |
| | Recife ao Limoeiro e Timbaúba | 1904 — 26 de fevereiro | Aviso n. 1 — Approva o horario apresentado pela companhia, para servir na Estrada de Ferro do Natal Nova Cruz e trecho de Independencia á Nova Cruz |
| | | 1904 — 26 de julho . . | Decreto n. 5.257 — Approva diversas alterações para a revisão do contracto do resgate e arrendamento de estradas de ferro celebrado com a companhia. |
| | | 1904 — » » » . . | Portaria approvando as <i>Condições Regulamentares</i> das tarifas da rêde de estradas de ferro a cargo da companhia. |
| | | 1905 — 23 de maio . . | Decreto n. 5.535 — Incorpora a Estrada de Ferro do Ribeirão ao Bonito, no Estado de Pernambuco, rêde das estradas arrendadas á companhia. |
| | | 1905 — 26 de junho . . | Aviso n. 191 — Declara approvados os orçamentos das plantas do machinas, carros e vagões das linhas arrendadas, durante o anno passado, com excepção, porém, da parte que se refere aos materiais fornecidos ás estradas arrendadas anteriormente á vigencia do contracto de 26 de julho de 1904. (<i>Diario Official</i> de 26 de junho de 1905.) |

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

| DE ORDEN | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|---------------------------------|-------------------------|---|--|
| | | Datas | Ementas |
| | | 1905 — 28 de novembro | Decreto n. 5.782 — Approva as plantas e orçamentos para o estabelecimento de balanças em diversas estações da linha de viação ferrea arrendada à companhia. (<i>Diario Official</i> de 2 de dezembro de 1905.) |
| | | 1906 — 18 de junho | Aviso n. 4 — Autoriza a applicação das Tarifas especiaes e de passageiros, approvadas pela portaria de 26 de julho de 1904, em vigor na Estrada de Ferro do Recife ao S. Francisco, á Estrada de Ferro do Ribeirão ao Bonito. (<i>Diario Official</i> de 19 de junho de 1906.) |
| | | 1909 — 28 de outubro. | Decreto n. 7.632 — Approva a revisão do contracto de arrendamento e construção dos prolongamentos das estradas de ferro Conde d'Eu, na Parahyba do Norte, Central de Pernambuco e Central de Alagôas. (<i>Diario Official</i> de 27 e 28 de novembro de 1909.) |
| | | 1909 — 25 de novembro | Aviso n. 115 — Não approva a modificação do art. 63, nem quanto á letra B, das tarifas especiaes; aceita, porém, o additamento ao art. 64 e a substituição ao art. 120, apenas sobre a elevação das taxas ás cargas que não transitam pela estrada nos termos seguintes: « A estrada cobrará pela utilização do cães ou da ponte a taxa de \$100 por fracção indivisivel de 100 kilos das mercadorias que tiverem de transportar pela ponte do cães com a minima de 1\$000 ». (<i>Diario Official</i> do 27 de novembro de 1909.) |
| | | 1909 — 9 de dezembro | Aviso approvando as plantas e os orçamentos para a installação de depositos para inflamaveis em diversas estações das estradas do Limoeiro (Central de Pernambuco), Ribeirão ao Bonito, Sul de Pernambuco e Central de Alagôas e alteração de edificios congengeres já existentes nas estações de Victoria e Ribeirão. (<i>Diario Official</i> de 10 de dezembro de 1909.) |
| | | 1909 — 24 » » | Aviso n. 145 — Approva as modificações propostas nas tarifas da estrada e a vigorar em seus prolongamentos de Pesqueira a Flores, de 1 de fevereiro de 1910 em diante. (<i>Diario Official</i> de 25 de dezembro de 1909.) |
| Recife a S. Francisco | | 1901 — 31 de julho . . | Decreto n. 4.111 — Approva o contracto para o arrendamento da estrada á Companhia « Great Western of Brazil Railway ». |
| | | 1901 — 6 de agosto . . | Contracto para o arrendamento. |
| | | 1904 — 26 de julho . . | Decreto n. 5.257 — Approva a revisão do contracto de arrendamento da estrada com a Companhia «Great Western of Brazil Railway, limited ». |
| | | 1904 — » » » . . | Portaria approvando as <i>Condições Regulamentares</i> e tarifas da rede de estradas do ferro, a cargo da «The Great Western of Brazil Railway, limited ». |
| | | 1904 — 28 » » . . | Accôrdo para a revisão do contracto de arrendamento da estrada. |
| | | 1905 — 18 de abril . . | Decreto n. 5.521 — Approva os estudos definitivos para a mudança da bitola da estrada e fixa no maximo de £ 145.458-7-9 (ouro) e 495:321\$ (papel) a despezta feita. |
| | | 1907 — 2 de julho . . | Aviso n. 8 — Esclarece o aviso n. 158, de 3 de maio de 1905, que declara pertencer inteiramente ao Governo o material que deixasse de ter applicação na mudança de bitola desta estrada, por entender a «Great Western» que tal material lhe pertencia dentro do prazo de arrendamento, uma vez que ella cumprisse a clausula do contracto, correspondente á 16ª do decreto n. 5.257, de 26 de julho de 1904. A' vista, porém, do que expõe, fica |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRAOTOS, ETC. | |
|-----------------|------------------------------|---|--|
| | | Datas | Ementas |
| | | | a companhia autorizada a empregar na estrada a parte que fôr aproveitavel, e á venda do restante, sendo o producto deduzido do custo da mudança de bitola, no maximo, fixado pelo decreto n. 5.521, de 18 de abril de 1905. (<i>Diario Official</i> de 3 de julho de 1907.) |
| | | 1908 — 6 de julho . . . | Aviso n. 84 — Autoriza a construcção de um triangulo de reversão na estação de Gamelleira, correndo a despeza por conta do custeio. (<i>Diario Official</i> de 7 de julho de 1908.) |
| | | 1908 — 19 de novembro | Aviso n. 153 — Autoriza o cruzamento desta estrada com a via ferrea particular pertencente á Usina Timbó-Assú. (<i>Diario Official</i> de 20 de novembro de 1908.) |
| | Ribeirão ao Bonito | 1905—20 de setembro. | Aviso n. 270 — Declara em vigor as <i>Condições Regulamentares</i> e Tarifas approvadas pela portaria de 26 de julho de 1904. |
| | | 1911 — 17 de maio . . | Decreto n. 8.727 — Approva os estudos e orçamento para a reconstrucção dos trechos do Ribeirão a Cortez, nesta estrada. (<i>Diario Official</i> de 20 de maio de 1911.) |
| | Sul de Pernambuco. | 1901 — 31 de julho . . | Decreto n. 4.111 — Approva o contracto para o arrendamento da estrada á Companhia « Great Western of Brazil Railway, limited ». |
| | | 1901 — 6 de agosto . . | Contracto para o arrendamento. |
| | | 1904 — 26 de julho . . | Decreto n. 5.257 — Approva a revisão do contracto de arrendamento da estrada com a Companhia « Great Western of Brazil Railway, limited ». |
| | | 1904 — » » » . . . | Portaria approvando as <i>Condições Regulamentares</i> e Tarifas da rede de estradas de ferro a cargo da « The Great Western of Brazil Railway, limited ». |
| | | 1904 — 28 » » . . . | Accordo para a revisão do contracto de arrendamento da estrada. |
| | | 1907 -- 7 de março. | Decreto n. 6.403 — Approva as plantas e o orçamento, na importancia de \$ 40-16-9 (ouro) e 297\$660 (papel), para construcção do augmento do desvio existente na estação de Agua Vermelha, do ramal de Glycerio á União. (<i>Diario Official</i> de 10 de março de 1907.) |
| | | 1910 — 9 de novembro | Decreto n. 8.362 — Concede a «The Great Western of Brazil Railway Company» a construcção, uso e gozo do prolongamento de Garanhuns a Bom Conselho, desta estrada. |
| | Timbaúba ao Pilar | 1899 — 30 de outubro, | Decreto n. 3.467 — Autoriza o contracto com a «Great Western of Brazil Railway Company » para concluir a estrada e trafegal-a. |
| | | 1899 — 21 de novembro | Contracto entre o Governo e a «Great Western of Brazil Railway Company, limited », para conclusão do trecho da Estrada de Ferro de Timbaúba ao Pilar e para trafegar esse trecho. |
| | | 1904 — 26 de julho . . | Portaria approvando as <i>Condições Regulamentares</i> e Tarifas da rede de estradas de ferro a cargo da « The Great Western of Brazil Railway, limited ». |
| 24 | Itaquy a S. Borja. | 1910 — 11 de novembro | Decreto n. 8.370 — Proroga por 8 mezes o prazo estabelecido na clausula VIII do decreto n. 7.122, de 17 de setembro de 1908, para a conclusão dos trabalhos de construcção desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 19 de novembro de 1910.) |
| | | 1911 — 16 de agosto . . | Decreto n. 8.910 — Proroga por dez mezes o prazo estabelecido na clausula VIII do decreto n. 7.122, de 17 de setembro de 1908, para a conclusão da construcção desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 25 de agosto de 1911.) |
| 25 | Jaguarão a Basílio. | 1911 — 15 de fevereiro | Decreto n. 8.556 — Autoriza o contracto para o estudo e construcção desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 21 de fevereiro de 1911.) |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-----------------|---|---|---|
| | | Datas | Emontas |
| 26 | Leopoldina Railway | 1911 — 27 de setembro | Decreto n. 8.991 — Proroga por 3 mezes o prazo estipulado na clausula III do decreto n. 8.553, de 15 fevereiro de 1911. (<i>Diario Official</i> de 12 de outubro de 1911.) |
| | | 1911 — 18 de outubro. | Decreto n. 9.049 — Approva os estudos definitivos do trecho, na extensão de 53,600 metros, a partir de Basilio, da linha de Jaguarão a Basilio, e o respectivo orçamento, na importancia de 4.704.734,852. (<i>Diario Official</i> de 24 de outubro de 1911.) |
| | | 1900 — 1 » » | Decreto n. 3.785 — Approva as <i>Condições Regulamentares</i> e tarifas da rede fluminense da «The Leopoldina Railway Company, limited». |
| | | 1901 — 29 do abril . . | Decreto n. 4.007 — Torna extensivas ás Estradas de Carangola e de Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim as tarifas e <i>Condições Regulamentares</i> , approvadas pelo decreto n. 3.785, de 1 de outubro de 1900. |
| | | 1904 — 1 de março . . | Aviso n. 177 A — Approva definitivamente o horario da Estrada de Ferro do Norte. |
| | | 1904 — 1 de setembro | Aviso n. 623 — Approva, com modificação, o horario dos trens de passageiros da Estrada de Ferro do Norte. |
| | | 1905 — 12 de maio . . | Aviso n. 124 — Autoriza a reabertura ao serviço do trafego de passageiros e de cargas, da estação de Mundéos, da Estrada de Ferro Central de Macahé. |
| | | 1905 — 30 de junho . . | Aviso n. 183 — Autoriza a fazer mais um abatimento de 40% na tarifa para o transporte de café nas estações de S. Felipe e Muniz Freire, da linha do Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim, a que se referem os avisos ns. 136, de 21 de agosto de 1902 e 167, de 22 de setembro de 1903. |
| | | 1905 — 4 de julho . . | Decreto n. 5.585 — Approva a redução na tarifa de transporte de passageiros nas linhas da Rede Fluminense e Estrada de Ferro do Norte. Artigo unico. Fica approvada a redução proposta pela companhia nas tarifas approvadas pelos decretos ns. 3.785, de 1 de outubro de 1900 e 4.007, de 29 de abril de 1901, vigorando d'ora avante as seguintes taxas : Por passageiro e por kilometro : — 1ª classe — Até 200 kilometros 85 réis, além de 200 kilometros 65 réis ; 2ª classe — Até 200 kilometros 55 réis, além de 200 kilometros 45 réis. (<i>Diario Official</i> de 12 de julho de 1905.) |
| | | 1905 — 17 de outubro. | Decreto n. 5.731 — Autoriza a companhia a estabelecer a ligação das Estradas de Ferro de Carangola e Macahé e Campos. (<i>Diario Official</i> de 22 de outubro de 1905.) |
| | | 1906 — 20 de março . . | Decreto n. 5.935 — Approva as plantas para a construção de novas estações e outras obras, na Estrada de Ferro do Norte. (<i>Diario Official</i> de 27 de março de 1906.) |
| | | 1906 — 22 de maio . . . | Decreto n. 6.039 — Approva os estudos definitivos e mais planos para a ligação das Estradas de Ferro de Carangola, de Macahé e Campos. (<i>Diario Official</i> de 26 de maio de 1906.) |
| | | 1906 — 7 de agosto . . | Decreto n. 6.093 — Declara sem effeito o art. 254 das <i>Instruções Regulamentares</i> em vigor na «Leopoldina Railway Company, limited». (<i>Diario Official</i> de 11 de agosto de 1906.) |
| 1906 — 27 » » | Aviso n. 233 — Approva os horarios das linhas de Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim, Carangola e seus ramaes. | | |

NUMERO DE ORDEM

DÊSIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

Datas

Ementas

| | |
|--------------------------|--|
| 1907 — 20 de abril . . | Decreto n. 6.456 — Approva o plano de viação ferrea realizando a ligação dos Estados do Rio de Janeiro, Minas Geraes e Espirito Santo, e marca o prazo improrogavel de dous annos para conclusão dos respectivos trabalhos. (<i>Diario Official</i> de 23 de junho de 1907.) |
| 1907 — 27 de agosto . . | Aviso n. 111 — Suspende o accôrdo celebrado entre Leopoldina e a Central do Brazil, em virtude do abatimento do 25 % nas tarifas desta ultima estrada, para o café, até que a cotação do typo desse genero volte a 7\$ per arroba. (<i>Diario Official</i> de 28 de agosto de 1907.) |
| 1907 — 19 de novembro | Aviso n. 374 — Autoriza a fazer o abatimento sobre os preços estabelecidos pelo decreto n. 4.007 de 29 de abril de 1901, nos despachos de mercadorias indicadas sob letra a, quando expedidas desta capital ou de Nictheroy, directamente para as estações da Estrada de Ferro de Carangola, até que se faça a revisão de que trata o § 3 da clausula III do decreto n. 5.731, de 17 de outubro de 1905. (<i>Diario Official</i> de 20 de novembro de 1907.) |
| 1907 — 21 » » | Decreto n. 6.746 — Proroga por 60 dias o prazo fixado pelo decreto n. 5.731, de 17 de outubro de 1905 para conclusão das obras de ligação da Estrada de Ferro de Carangola e Macahé e Campos. (<i>Diario Official</i> de 24 de novembro de 1907.) |
| 1907 — 27 de dezembro | Aviso n. 432 — Approva a planta apresentada pela Leopoldina Railway para ligação da linha ferrea da «The Caravellas Company», de Cachoeiro ao Alegre e Castello, para fazer parte do ramal a que se refere a 2ª parte da clausula III do decreto 6.496, de 20 de abril do corrente anno, incorporando-a á réde geral da referida companhia, nos termos da clausula IV do mesmo decreto. Approva, outrosim, a suppressão da estação de Cachoeiro, da Caravellas, cujo serviço passará a ser feito pela estação de Muniz Freire. |
| 1908 — 26 de janeiro . . | Decreto n. 6.827 — Approva os estudos definitivos e respectivo orçamento na importancia de 6.338:274\$268 do trecho de 30 kilometros, a partir da estação de Muniz Freire em direcção a Mathilde, para ligação da Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo com a de Santo Eduardo a Cachoeiro do Itapemirim. (<i>Diario Official</i> de 4 de fevereiro de 1908.) |
| 1908 — 11 de abril . . | Aviso n. 127 — Approva os estudos apresentados, relativos ao ramal a construir-so da estação do Alegre, da Estrada de Ferro de Caravellas, para o Estado de Minas Geraes, na extensão approximada de 86 kilometros. |
| 1908 — 23 » » . . . | Decreto n. 6.931 — Approva os estudos definitivos e orçamento na importancia de 2.825:628\$404, do trecho de 22 kilometros da linha para ligação das estradas de ferro Sul do Espirito Santo e Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim em substituição aos anteriormente approvados. (<i>Diario Official</i> de 29 de abril de 1908.) |
| 1908 — 2 de julho . . . | Decreto n. 7.004 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e o respectivo orçamento do ultimo trecho de 59 kilometros e 620 metros da linha de ligação das estradas de ferro Sul do Espirito Santo e Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim. (<i>Diario Official</i> de 21 de julho de 1908.) |
| 1909 — 18 de fevereiro | Aviso n. 365 — Autoriza o pagamento de 46:296\$ de juros de 6 % sobre o capital de 1.543:200\$, garantidos ao prolongamento da Estrada de Ferro Barão de Araruama. (<i>Diario Official</i> de 28 de fevereiro de 1909.) |

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

| Datas | Ementas |
|--------------------------|---|
| 1909 -- 18 de fevereiro. | Aviso n. 366 -- Autoriza o pagamento de 35:904\$176 de juros de 6 % de garantia da Estrada de Ferro Central de Macahé. (<i>Diario Official</i> de 28 de fevereiro de 1909.) |
| 1909 -- » » » . | Aviso n. 367 -- Autoriza o pagamento de 83:907\$ de juros garantidos á Estrada de Ferro de Santo Eduardo ao C. do Itapemirim. (<i>Diario Official</i> de 28 de fevereiro de 1909.) |
| 1909 -- 6 de maio . | Decreto n. 7.396 -- Approva com modificações os estudos definitivos e o orçamento do trecho de 98 kilometros e 20 metros, ligando a estação do Alegre da Estrada de Ferro de Caravellas, no Estado do Espirito Santo, ao kilometro 39 da linha de Santa Luzia a Manhuassú, no Estado de Minas. (<i>Diario Official</i> de 20 de maio de 1909.) |
| 1909 -- 29 de julho . . | Decreto n. 7.479 -- Concede á Companhia privilegio para prolongar a sua linha até o porto do Rio de Janeiro e dá outras providencias. (<i>Diario Official</i> de 10 de agosto de 1909.) |
| 1909 -- 28 de outubro | Decreto n. 7.631 -- Approva as plantas e o orçamento de 476:811\$850 da nova estação de Nictheroy, para passageiros, bagagens e encomendas, de conformidade com o decreto n. 7.479, de 29 de julho ultimo. (<i>Diario Official</i> de 10 de novembro de 1909.) |
| 1910 -- 10 de março . | Decreto n. 7.891 -- Approva os estudos definitivos do ramal de Capivary a Cabo Frio, a que se refere o decreto n. 7.479, de 9 de julho de 1909, com as modificações feitas nas plantas e a redução de 275:293\$549 no orçamento apresentado. (<i>Diario Official</i> de 20 de março de 1910.) |
| 1910 -- » » » . | Decreto n. 7.895 -- Autoriza o emprego da tracção electrica na linha do Norte e dá outras providencias. (<i>Diario Official</i> de 10 de abril de 1910.) |
| 1910 -- 17 » » . | Decreto n. 7.905 -- Approva os estudos definitivos para o prolongamento da linha do Norte até o caes do porto do Rio de Janeiro, com a travessia elevada sobre o canal do Mangue, para a construcção da estação inicial e suas dependencias á margem direita do mesmo canal ; e bem assim da duplicação do trecho comprehendido entre o caes e a estação de Merity e outros serviços, a que se referem as clausulas II e III do decreto n. 7.479, de 29 de julho de 1909. (<i>Diario Official</i> de 20 de março de 1910.) |
| 1910 -- 22 de abril. . | Decreto n. 7.965 -- Approva o projecto e mais documentos apresentados pela Companhia para a construcção das installações e armazens na ilha da Conceição, junto á estação de Sant'Anna de Maruly, em Nictheroy, e da ponte que deve estabelecer a ligação da sua linha ferrea com aquella ilha. (<i>Diario Official</i> de 28 de abril de 1910.) |
| 1910 -- 7 de junho. . | Aviso n. 252 -- Approvando os novos typos de estações de 2ª e 3ª classes, no trecho de Moniz Freire á Mathilde, apresentados pela Companhia. (<i>Diario Official</i> de 9 de junho de 1910.) |
| 1910 -- 15 de julho. . | Aviso n. -- Approva a base proposta, de 8, 3 réis por 10 kilos por kilometro, correspondente ao quociente de 640 réis por 77 kilometros, distancia comprehendida entre S. Francisco Xavier e Petropolis, para as taxas de bagagem cobradas na linha do Norte, á vista do augmento de mais de 3,25 da extensão em trafego daquella linha. (<i>Diario Official</i> de 16 de julho de 1910.) |
| 1910 -- 31 de agosto . | Aviso n. 417 -- Autoriza a Companhia a adoptar provisoriamente, no trecho de Mathilde a Muniz Freire, as tarifas da Estrada de Ferro Carangola, comtanto que a differenciação se applique ao percurso total nas estradas de ferro Carangola, Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim e Sul do Espirito Santo, |

| NUMERO DE ORDEN | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-----------------|----------------------------|---|---|
| | | Datas | Ementas |
| | | | sem que sejam considerados zeros os pontos do entroncamento das referidas estradas. (<i>Diario Oficial</i> de 10 de setembro de 1910.) |
| | | 1910 — 29 de setembro | Aviso n. — Concede prorrogação de prazo por mais 12 mezes á Companhia para a conclusão da estação inicial da linha do Norte. (<i>Diario Oficial</i> de 30 de setembro de 1910.) |
| | | 1910 — 27 de outubro. | Decreto n. 8.325 — Autoriza a construção da ligação da estação Manoel de Moraes, do prolongamento da linha Barão de Araruama, com a estação de Macuco, da linha de Cantagallo. (<i>Diario Oficial</i> de 4 de janeiro de 1911.) |
| | | 1910 — 8 de novembro | Decreto n. 8.351 — Approva os estudos e orçamento, na importancia total de 633:634\$100, de uma variante entre os kilometros 20,367 e 29,676, desta estrada. (<i>Diario Oficial</i> de 13 de novembro de 1910.) |
| | | 1910 — 17 de dezembro | Aviso n. 146 — Approva o horario apresentado pela Companhia para o ramal de Sumidouro. |
| | | 1911 — 8 de novembro | Decreto n. 9102 — Declara caduca a concessão do prolongamento da Estrada de Ferro do Norte até o Porto das Caixas, feita pelo decreto n. 9.936, de 18 de julho de 1888. (<i>Diario Oficial</i> de 17 de novembro de 1911.) |
| 27 | Madeira — Mamoré | 1906 — 7 de agosto . | Decreto n. 6.103 — Autoriza o contracto da construção da estrada. (<i>Diario Oficial</i> de 16 de agosto de 1906.) |
| | | 1907 — 8 » » . | Decreto n. 6.597 — Declara isentos de direitos de importação os materiaes necessarios á construção da estrada. (<i>Diario Oficial</i> de 10 de agosto de 1907.) |
| | | 1907 — 8 de outubro. | Aviso n. 46 — Approva o acto do engenheiro chefe da comissão fiscal, recusando estudos não autorizados, a partir de Porto Velho. (<i>Diario Oficial</i> de 9 de outubro de 1907.) |
| | | 1907 — 23 de dezembro | Decreto n. 6.755 — Concede autorização para funcionar na Republica á « Madeira Mamoré Railway Company ». |
| | | 1908 — 14 de janeiro. | Aviso n. 1 — Approva a resolução tomada pelo engenheiro-chefe da comissão fiscal de estabelecer em Humaytá o escriptorio da respectiva Comissão. (<i>Diario Oficial</i> de 15 de janeiro de 1908.) |
| | | 1903 — 16 » » . | Aviso n. 2 — Approva a preferencia dada a Porto Velho para inicio das obras da estrada. (<i>Diario Oficial</i> de 18 de janeiro de 1908.) |
| | | 1908 — 18 » » . | Aviso n. 3 — Recommenda ao chefe da comissão fiscal que providencie no sentido de ser reservada uma faixa de 200 metros de largura, nos dois primeiros kilometros da linha estudada, a partir de Porto Velho, destinada ás respectivas obras e seu futuro desenvolvimento. (<i>Diario Oficial</i> de 21 de janeiro de 1908.) |
| | | 1908 — 30 » » . | Decreto n. 6.838 — Autoriza a transferencia do contracto celebrado em 14 de novembro de 1906, com o engenheiro Joaquim Catramby, para a construção desta estrada, á « Madeira Mamoré Railway Company ». |
| | | 1903 — 9 de março . | Aviso n. 26 — Approva o typo de trilhos que terá de ser adoptado, pesando 25 kilogrammas por metro corrente. (<i>Diario Oficial</i> de 10 de março de 1908.) |
| | | 1909 — 4 de fevereiro | Decreto u. 7.314 — Autoriza o Ministerio da Fazenda a emittir apolices de 5 % de juros, até 20.000:000\$, para pagamento das obras da Madeira a Mamoré. Sobral e outras linhas, que servem á ligação geral dos Estados. (<i>Diario Oficial</i> de 13 de fevereiro de 1909.) |
| | | 1909 — 11 de » | Decreto n. 7.327 — Abre o credito de 1.000:000\$ para pagamento da quantia correspondente á medição provisoria dos materiaes recebidos do estrangeiro até 31 de agosto de 1908. (<i>Diario Oficial</i> de 14 de fevereiro de 1909.) |

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | Datas | Ementas |
|-------------------------------|-------------------------|--|
| | 1909 — 25 de fevereiro | Decreto n. 7.344 — Autoriza a contractar com a Companhia Madeira-Mamoré Railway, cessionaria do contracto de construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, o arrendamento da mesma estrada de ferro. (<i>Diario Official</i> de 25 de março de 1909.) |
| | 1909 — 17 de abril . . | Despacho ao requerimento propondo-se a fazer a installação, por conta da União, do telegrapho sem fio entre Manáos e Porto Velho — Deferido, mediante as garantias quanto ao bom funcionamento da installação, cabendo, porém, á Repartição dos Telegraphos a manutenção do serviço e correndo por conta da companhia o deficit resultante do respectivo custeio A indemnização das despesas resultantes da installação e do custeio das estações será feita de accôrdo com o regimen estabelecido nos contractos de construção e arrendamento da estrada. (<i>Diario Official</i> de 20 de abril de 1909.) |
| | 1909 — 3 de junho . . | Decreto n. 7.433 — Concede autorização a «Madeira — Mamoré Railway Company» para continuar a funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> de 10 de junho de 1909.) |
| | 1909 — 2 de setembro | Decreto n. 7.535 — Abre o credito de 1.000 000\$ para occorrer ao pagamento da quantia correspondente á medição dos materiaes recebidos do estrangeiro, neste anno, por esta estrada. (<i>Diario Official</i> de 10 de setembro de 1909.) |
| | 1910 — 15 de junho . . | Portaria — Approva, provisoriamente, para os transportes nesta estrada, as bases de tarifas constantes da tabella que a esta acompanha, ficando reservado ao Governo o direito de as modificar posteriormente, conforme convier. |
| | 1910 — 4 de agosto . . | Decreto n. 8.137 — Concede autorização a Companhia para continuar a funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> de 13 de agosto de 1910.) |
| | 1910 — 8 de novembro | Decreto n. 8.347 — Autoriza a substituição do ramal primitivamente traçado entre Villa Murinho e Villa Bella, desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 12 de novembro de 1910.) |
| | 1911 — 7 de junho . . | Decreto n. 8.776 — Declara de utilidade publica, para o fim da desapropriação, os terrenos necessarios á construção da Estrada. (<i>Diario Official</i> de 9 de junho de 1911.) |
| | 1911 — 26 de julho . . | Decreto n. 8.838 — Abre o credito de 1.000:000\$ para occorrer ao pagamento da quantia correspondente á medição dos materiaes recebidos do estrangeiro, no corrente anno, por esta estrada. (<i>Diario Official</i> de 29 de julho de 1911.) |
| | 1911 — 24 ds agosto . . | Portaria approvando as instruções que baixam para a Commissão de fiscalização extraordinaria dos trabalhos de construção desta estrada e apuração de contas de diversos serviços accessorios para a mesma construção. (<i>Diario Official</i> de 27 de agosto de 1911.) |
| | 1910 — 7 de abril . . | Decreto n. 7.942 — Autoriza o contracto com a Companhia Lavoura e Colonização em S. Paulo, concessionaria desta estrada, para prolongar sua linha ferrea até a margem da lagôa de Araruama, no Estado do Rio. (<i>Diario Official</i> de 7 de junho de 1910.) |
| Maricá (Prolongamento). . . . | 1910 — 8 de novembro | Decreto n. 8.348 — Approva os estudos definitivos e os orçamentos, nas importancias de 993:537\$762 e 1.465:835\$626, respectivamente, das 1ª e 2ª secções do prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá, de Nilo Peçanha á Villa de Iguaba Grande, á margem da lagôa de Araruama, na extensão total de 64,186 kilometros. (<i>Diario Official</i> de 12 de novembro de 1910.) |
| | 1911 — 12 de abril . . | Decreto n. 8.673 — Autoriza a transferencia ao engenheiro José Mattoso Sampaio Correia ou á Companhia que organizar do contracto para a construc- |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|--------------------------|--|---|--|
| | | Datas | Ementas |
| 29 | Minas de S. Jeronymo. | 1911 — 10 de julho . . | Decreto n. 8.831 — Concede autorização á «Compagnie Générale des Chémins de Fer des E'tats Unis du Brésil» para funcíonar na Republica. (<i>Diario Official</i> de 12 de julho de 1911.) |
| | | 1890 — 24 » » . . . | Decreto n. 600 — Concede privilegio para construcção, uso e gozo do prolongamento da Estrada de Ferro e Minas de S. Jeronymo, com um ramal a entrar-se com a Estrada de Ferro de Bagé a Cacequino Estado do Rio Grande do Sul. |
| | | 1890 — 18 de outubro . . | Decreto n. 906 — Concede garantia de juros de 6 % ao anno ao capital que fór empregado na construcção do prolongamento da estrada |
| | | 1891 — 24 de julho . . . | Decreto n. 454 — Eleva de seis mezes improrogaveis o prazo para apresentação dos estudos definitivos |
| | | 1892 — 30 de maio . . . | Decreto n. 833 — Approva os estudos definitivos dos primeiros kilometros do prolongamento da estrada |
| | | 1893 — 6 » » | Decreto n. 1.389 — Approva com modificações os estudos definitivos do prolongamento da estrada comprehendidos entre os kilometros 40 e 180. |
| | | 1893 — 3 de agosto . . | Decreto n. 1.497 — Proroga por dous annos o prazo fixado na clausula VI, do decreto n. 906, de 18 de outubro de 1890, para conclusão das obras do prolongamento da estrada. |
| | | 1894 — 23 de fevereiro | Decreto n. 1.678 — Altera a clausula IV, das que bularam com o decreto n. 906, de 18 de outubro de 1890. |
| | | 1895 — 4 » » | Decreto n. 1.895 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do ramal da Estrada de Ferro de S. Jeronymo. |
| | | 30 | Mogyana. |
| 1900 — 30 de julho . . . | Decreto n. 3.722 — Uniformiza os regulamentos e tarifas em vigor nas estradas de ferro de Santos a Jundiáhy, Paulista, Mogyana e Sorocabana. | | |
| 1900 — 17 de outubro. | Decreto n. 3.811 — Proroga por mais tres annos o prazo fixado na clausula terceira do decreto n. 977, de 5 de agosto de 1892, para conclusão das obras do prolongamento a Santos. | | |
| 1904 — 4 de setembro. | Aviso n. 630 — Autoriza a adoptar no art. 28 do regulamento para o serviço telegraphico das linhas de Ribeirão Preto á Jaguára e ramal de Caldas as disposições constantes do aviso n. 131, do 27 de novembro de 1895. | | |
| 1904 — 23 de novembro | Aviso n. 731 — Faz cessar as tomadas de contas por ter terminado em 30 de junho de 1904 o prazo de 20 annos fixado pelo decreto n. 8.888, de 17 de fevereiro de 1883, para o gozo da concessão de garantias de juros ás linhas do Rio Grande e Caldas. | | |
| 1905 — 27 de fevereiro | Aviso n. 55 — Veja-se Estrada de Ferro Santos a Jundiáhy. | | |
| 1905 — 2 de maio . . . | Aviso n. 110 — Approva o abatimento de 25% nos fretos da tabella 14 das tarifas para o transporte de canna de assucar, despachada em qualquer das estações com destino a engenhos centraes. | | |
| 1906 — 18 do junho . . | Aviso n. 159 — Autoriza a fazer as seguintes alterações nas tarifas das linhas fiscalizadas pela União, a saber : O frete do «caroço de algodão» será cobrado pola tabella 14 com o abatimento de 25%. Na linha de Jaguára a Araguary ficam applicados os seguintes preços para a tabella 2 A : De 0 a 200 kilometros 200 réis » 200 » 300 » 180 » » 301 em diante. 140 » | | |

DECRETO, AVISO, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

| Datas | Ementas |
|------------------------|---|
| | O melaço de assucar, quando em sua primeira sahida das fabricas, deverá ser classificado na tabella 5 das tarifas em vigor. (<i>Diario Official</i> de 19 de junho de 1906.) |
| 1907 — 30 de abril . . | Portaria — Approva as alterações das tarifas nas linhas do Rio Grande a Caldas e Jaguára a Araguay. (<i>Diario Official</i> de 7 de maio de 1907.) |
| 1907 — 23 de maio . . | Portaria — Modifica as tarifas em vigor nas linhas de Rio Grande a Caldas e Jaguára a Araguay. (<i>Diario Official</i> de 29 de maio de 1907.) |
| 1907 — 1 de junho . . | Aviso n. 189 — Approva, provisoriamente, o quadro das distancias das estações. (<i>Diario Official</i> de 2 de junho de 1907.) |
| 1907 — 10 » » . . | Portaria considerando sem effeito a 3ª das bases das alterações das tarifas approvadas pela portaria de 30 de abril do mesmo anno. (<i>Diario Official</i> de 12 de julho de 1907.) |
| 1907 — 12 de setembro. | Decreto n. 6.641 — Proroga por mais quatro annos o prazo fixado na clausula III do decreto n. 977, de 5 de agosto de 1892. (<i>Diario Official</i> de 28 de abril de 1908.) |
| 1908 — 27 de julho . . | Aviso n. 272 — Approva a multa imposta á companhia concessionaria por infracção da clausula XV do decreto n. 8.888, de 17 de fevereiro de 1883, arbitrada, porém, em 2:000\$ a importancia a ser paga. (<i>Diario Official</i> de 29 de julho de 1908.) |
| 1908 — 3 de agosto . . | Aviso n. 280 — Autoriza o assentamento de uma linha telegraphica para uso exclusivo da estrada, assignado pela respectiva companhia um termo additivo ao convenio de trafego mutuo que firmou com a Repartição dos Telegraphos em 23 de novembro de 1907, reservando-se esta repartição o direito de collocar, para uso exclusivo, um ou dous conductores nos postes da nova linha. (<i>Diario Official</i> de 4 de agosto de 1903.) |
| 1908 — 8 de outubro . | Decreto n. 7.148 — Proroga por mais cinco annos, a terminar em 1912, o prazo para conclusão das obras de prolongamento de Resaca a Santos. (<i>Diario Official</i> de 20 de outubro de 1903.) |
| 1908 — 7 de novembro | Termo de accôrdo — Prorogando por mais 5 annos o prazo fixado na clausula III do decreto n. 977, de 5 de agosto de 1892, para a conclusão das obras do prolongamento de Resaca a Santos. (<i>Diario Official</i> de 20 de julho de 1900.) |
| 1909 — 18 de fevereiro | Aviso n. 363 — Autoriza o pagamento de 252:900\$, de juros do 2º semestre. (<i>Diario Official</i> de 23 de fevereiro de 1909.) |
| 1909 — 2 de setembro. | Decreto n. 7.533 — Rectifica a clausula 16ª do decreto n. 977, de 5 de agosto de 1892, referente á autorização concedida á Companhia para o prolongamento de sua estrada ao Porto de Santos. (<i>Diario Official</i> de 18 de setembro de 1909.) |
| 1909 — » » » . . | Decreto n. 7.534 — Substitue a clausula VI do decreto n. 977, de 5 de agosto de 1892, referente á linha ferrea de Resaca a Santos. (<i>Diario Official</i> de 18 de setembro de 1909.) |
| 1909 — 9 » » . . | Decreto n. 2.100 — Autorizando a abrir o credito extraordinario de 17:943\$016 para pagamento á estrada, em virtude de sentença judiciaria. (<i>Diario Official</i> de 11 de setembro de 1909.) |
| 1909 — 31 de dezembro | Aviso n. 395 — Fica approvada a mudança do ponto de partida da linha de Santos para Mogy-Mirim, e aceita a orientação geral proposta para o traçado, devendo, nos estudos definitivos, ser attendidas as observações feitas pela Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro. (<i>Diario Official</i> de 8 de janeiro de 1910.) |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-----------------|-------------------------|---|--|
| | | Datas | Ementas |
| | | 1910 — 24 de maio . . | Aviso n. 60 — Approva, com resalvas, o accordo entre a Sapucáhy, arrendataria da Rede Sul Mineira, a Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação. |
| | | 1910 — 26 » » . . | Decreto n. 8.033 — Abre o credito de 7.000\$ para ocorrer ao pagamento do premio devido á Companhia pela construcção em suas officinas de uma locomotiva. (<i>Diario Official</i> de 2 de junho de 1910.) |
| | | 1910 — 27 » » . . | Aviso n. 235 — Approva o accordo celebrado pela Companhia com a Estrada de Ferro de Goyaz para o fim de ceder á ultima, gratuitamente, os estudos do trecho de Araguay e Catalão e conceder-lhe abatimento para operario e materiaes. |
| | | 1910 — 23 de julho . . | Aviso n. 345 — Approvando a nova tabella de fretes proposta para transporte de gado a Campinas, quando em numero superior a 120 cabeças, conforme as seguintes bases: Até 100 kilometros — 30 réis por cabeça e por kilometro. De 101 a 200 kilometros — 15 réis por cabeça e por kilometro. De 201 a 400 kilometros — 10 réis por cabeça e por kilometro. De 401 em diante — 8 réis por cabeça e por kilometro. (<i>Diario Official</i> de 26 de julho de 1910.) |
| | | 1910 — 30 » » . . | Aviso n. 363 — Approva os projectos de horarios propostos pela Companhia para trens de passageiros, entre Ribeirão Preto e Uberaba e esta e Araguay. |
| | | 1910 — 29 de setembro | Aviso n. 476 — Approva o horario para os trens do ramal de Caldas. |
| | | 1910 — 5 de novembro | Aviso n. 26 — Remette á Fiscalização o requerimento em que a Companhia pede nova redacção para a clausula XV das instrucções que regulam a emissão de suas cadernetas kilometricas, e declara que autoriza a modificação pedida. |
| | | 1910 — 14 » » | Decreto n. 8.385 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e o respectivo orçamento da linha de Mogy-Mirim a Santos. (<i>Diario Official</i> de 21 de fevereiro de 1911.) |
| | | 1910 — 21 » » | Aviso n. 137 — Declara a esta Repartição que autoriza a emissão de bilhetes de excursão de 1ª e 2ª classes, com o abatimento de 30 %, sobre o preço das passagens ordinarias, de ida e volta, entre as estações constantes da relação junta á petição da Companhia e a estação de Poços de Caldas, nos mezes de março e abril até 31 de maio para a volta e em agosto e setembro até 31 de outubro, tambem para a volta. |
| | | 1910 — 7 de dezembro | Decreto n. 8.415 — Concede autorização para construcção, uso e gozo da linha ferrea de Igarapava a Uberaba. (<i>Diario Official</i> de 10 de dezembro de 1910.) |
| | | 1911 — 8 de março . | Decreto n. 8.568 — Autoriza a revisão do contracto celebrado em virtude do decreto n. 8.415, de 7 de dezembro de 1910. (<i>Diario Official</i> de 11 de março de 1911.) |
| | | | Certificado do termo de revisão do contracto celebrado em virtude do decreto n. 8.415, de 7 de dezembro de 1910, em 18 de março de 1911. (<i>Diario Official</i> de 22 de março de 1911.) |
| | | 1911 — 29 de maio . | Aviso n. 75 — Declara que esta repartição está autorizada a providenciar no sentido de serem mantidos para as tarifas moveis das Estradas de Ferro de S. Paulo os preços basicos correspondentes a taxa de 16 dinheiros por 1\$ e bem assim serem dotadas as respectivas locomotivas de aparelhos que evitem a dispersão de fagulhas. (<i>Diario Official</i> de 20 de maio de 1911.) |

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | Datas | Ementas |
|-------------------------|-------------------------|--|
| Noroeste. | 1911 — 4 de outubro . | Decreto n. 9.006 — Approva os estudo definitivos e o respectivo orçamento, na importancia maxima de 4.165:935\$213, da linha de Igarapava á Uberaba, na extensão de 48.730,92 metros. (<i>Diario Official</i> de 7 de outubro de 1911.) |
| | 1905 — 10 » » . | Decreto n. 5.719 — Approva, com alterações, os estudos definitivos dos 100 primeiros kilometros da estrada. (<i>Diario Official</i> de 22 de outubro de 1905.) |
| | 1905 — 12 de dezembro | Aviso n. 346 — Autoriza a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brazil a submeter á approvaçào do Governo os estudos de sua linha, por trechos de 30 a 50 kilometros, sem prejuizo da obrigaçào de apresental-os por trechos de 100 kilometros, nos termos do respectivo contracto. |
| | 1906 — 17 de janeiro. . | Aviso n. 13 — Approva a modificaçào entre os kilometros 18 e 25, com um encurtamento de 1.020 metros. |
| | 1906 — 12 de fevereiro. | Aviso n. 37 — Aceita os estudos preliminares até o rio Paraná, como estudos de reconhecimento, na fórma e para os fins da clausula III do contracto, ficando, entretanto, autorizado: os definitivos sómente até o kilometro 240, a partir de Baurú. |
| | 1906 — 28 de março . . | Decreto n. 5.950 — Abre o credito de 38:607\$629 (ouro), suplementar á verba 8ª do art. 13 da lei n. 1.316, de 31 de dezembro de 1904. (<i>Diario Official</i> de 30 de março de 1906.) |
| | 1906 — 2 de maio . . | Decreto n. 6.006 — Approva, mediante condiçõe, os estudos definitivos e orçamentos da 2ª secção da estrada. (<i>Diario Official</i> de 9 de maio de 1906.) |
| | 1906 — 19 de junho . . | Aviso n. 102 — Approva a tomada de contas provisórias da linha, no periodo de outubro de 1904 a 31 de dezembro de 1905, com as glosas de 12:679\$, 18:205\$600, 133\$328 e 60:000\$000. |
| | 1906 — 11 de setembro. | Decreto n. 6.137 — Approva, mediante condiçõe, os estudos definitivos e orçamentos da 3ª secção, de 73 kilometros. (<i>Diario Official</i> de 16 de setembro de 1906.) |
| | 1906 — 25 » » . | Portaria approvando, provisoriamente, o quadro e tabella de vencimentos do pessoal para os serviços do trafego, até a extensão de 200 kilometros. (<i>Diario Official</i> de 29 de setembro de 1906.) |
| | 1906 — 8 de outubro . | Aviso n. 283 — Approva o horario dos trens a vigorar na estrada. |
| | 1906 — 13 de novembro | Decreto n. 6.230 A — Approva, provisoriamente, o regulamento, tarifas de transporte e serviço telegraphico, para o trafego, até a extensão de 200 kilometros. (<i>Diario Official</i> de 6 de fevereiro de 1907.) |
| | 1907 — 21 de março. . | Decreto n. 6.427 — Approva os typos de boeiros, drenos e de estaçõe, exceptuado o de boeiros de 0 ^m .40. (<i>Diario Official</i> de 24 de março de 1907.) |
| | 1907 — 25 de abril. . | Decreto n. 6.463 — Approva as clausulas para revisào do contracto e modificaçào do traçado de Baurú a Cuyabá. (<i>Diario Official</i> de 19 de junho de 1907.) |
| | 1907 — 15 de junho. . | Aviso n. 203 — Approva as plantas das modificaçõe feitas nas variantes da 2ª secção. (<i>Diario Official</i> de 16 de junho de 1907.) |
| | 1907 — 27 » » . . | Portaria — Resolve desligar da fiscalizaçào da réde de S. Paulo e Matto-Grosso a da secção Corumbá-Itapúra. (<i>Diario Official</i> de 29 de junho de 1907.) |
| | 1907 — 5 de novembro | Aviso n. 359 — Declara que a Companhia deve justificar, por meio de reconhecimentos a que se obrigou, a approvaçào que solicita dos estudos definitivos de 58.700 ^m , além dos 300 kilometros já approvados. (<i>Diario Official</i> de 28 de novembro de 1907.) |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-----------------|-------------------------|---|--|
| | | Datas | Ementas |
| | | 1907— 5 de dezembro . | Decreto n. 6.766 — Revoga a clausula XLVII das que baixaram approvadas pelo decreto n. 6.433, de 25 abril do mesmo anno, para revisão do contracto e modificação do traçado. (<i>Diario Official</i> do 7 de dezembro de 1907.) |
| | | 1907— » » » . | Aviso n. 392 — Approva os estudos apresentados para a variante entre o kilometro 196+400 ^m e o kilometro 210 do traçado approved pelo decreto n. 6.006, de 2 de maio de 1906. |
| | | 1908 — 24 de março . | Decreto n. 6.899— Approva a modificação do contracto da companhia concessionaria, e autoriza a contractar com a mesma companhia a construção e arrendamento da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá e dahi á fronteira com a Bolivia. (<i>Diario Official</i> de 15 do abril de 1908.) |
| | | 1908 — 23 de abril . . | Decreto n. 6.930 — Approva, com modificações, os estudos do trecho de 62 kilometros, a partir de Porto Esperança em direcção a Miranda, da Estrada de Ferro Itapura a Corumbá. (<i>Diario Official</i> de 30 de abril de 1908.) |
| | | 1908 — 30 » » . . | Decreto n. 6.935 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e respectivo orçamento do prolongamento da 3 ^a secção até o rio Tieté e da 4 ^a secção, entre o mesmo rio e Itapura. (<i>Diario Official</i> de 8 de maio de 1908.) |
| | | 1908 — 7 de maio . . | Decreto n. 6.944— Autoriza a emissão de titulos necessarios ao pagamento dos trabalhos de construção da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá e dahi até a fronteira com a Bolivia. (<i>Diario Official</i> de 10 do maio de 1908.) |
| | | 1908 — 19 » » . . | Aviso n. 169 — Attendendo ao requerimento em que a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil, accetando o decreto n. 6.899, de 24 de maio do anno corrente, pede que os 10 % autorizados por despacho de 3 de agosto de 1907, para as despesas preliminares do trecho de Itapura a Corumbá, sejam levados á conta do trecho de Baurú a Itapura, que gosa da garantia de juros, declara que foi deferido no sentido de ser deduzido do capital cujo deposito houver de ser autorizado para a parte em construção de Baurú a Itapura, a importancia de 10 % relativos ao capital maximo de 700 kilometros, depositado em virtude do citado despacho. |
| | | 1908 — 6 de julho . . | Aviso n. 235— Autoriza o deposito de 4.014:000\$ (ouro) correspondentes aos 133.800 metros de estudos approvados pelo decreto n. 6.935, de 30 de abril do corrente anno, e relativo ao trecho de Baurú a Itapura, cessando, porém, o pagamento dos juros garantidos sobre a somma de 2.100:000\$ (ouro), de que trata o aviso n. 169, de 19 de maio ultimo, logo que a importancia dos pagamentos feitos á companhia, de accôrdo com o contracto celebrado nos termos do decreto n. 6.898, de 24 de março deste anno, atinja essa quantia. (<i>Diario Official</i> de 8 de julho de 1908.) |
| | | 1908 — 4 » » . . | Decreto n. 7.020 — Approva, com modificações, os estudos definitivos de 58 kilometros, a partir de Aquidauana, em direcção a Campo Grande, da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá. (<i>Diario Official</i> de 16 de julho de 1908.) |
| | | 1908 — 12 de setembro | Aviso n. 310 — Confirma o telegramma passado ao delegado do Thesouro em Londres, autorizando o pagamento de 337:452\$451 ao representante da companhia, referentes ao 1 ^o semestre do anno de 1908, da Estrada do Ferro de Baurú a Cuyabá. |

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | Datas | Ementas |
|--------------------------|-------------------------|--|
| | 1909 — 22 de julho . . | Decreto n. 7.467—Approva as plantas e os orçamentos para a construção de pontes de madeira e postes telegraphicos na linha de Baurú a Itapura. (<i>Diario Official</i> de 22 de agosto de 1909.) |
| | 1909 — 7 de outubro. | Decreto n. 7.585 — Approva o projecto e orçamento da ponte sobre o rio Paraná, no Jupia, secção de Matto Grosso, de Corumbá ao rio Paraná. (<i>Diario Official</i> de 14 de outubro de 1909.) |
| | 1909 — 9 de dezembro | Decreto n. 7.729 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do trecho comprehendido entre os kilometros 335 e 435, 666, da linha do Baurú a Itapura. (<i>Diario Official</i> 8 de dezembro de 1909.) |
| | 1910 — 28 de março . . | Decreto n. 7.919 — Abre o credito de 96:172\$483, ouro, supplementar á consignação «Estrada de Ferro Baurú a Itapura» da verba 3ª do exercicio de 1909. (<i>Diario Official</i> de 30 de março de 1910.) |
| | 1910 — 16 de junho . . | Decreto n. 8.071 — Approva os estudos definitivos da linha de Itapura a Corumbá e dali á fronteira do Brasil com a Bolivia, na extensão de 845,385,70. |
| | 1910 — 8 de novembro | Decreto n. 8.355 — Proroga o prazo fixado pela clausula XIX do decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908, e dá outras providencias. (<i>Diario Official</i> de 12 de novembro de 1910.) |
| | 1911 — 22 de março . . | Decreto n. 8.623 — Abre o credito de 93:840\$, ouro, supplementar á consignação «Estrada de Ferro Baurú a Itapura» da verba 5ª do orçamento do exercicio de 1910. (<i>Diario Official</i> de 25 de março de 1911.) |
| | 1911 — 29 de maio . . . | Aviso n. 75 — Declara que esta repartição está autorizada a providenciar no sentido de serem mantidos para as tarifas moveis das estradas de ferro de S. Paulo os preços basicos correspondentes á taxa de 16 dinheiro por 1\$ e bem assim serem dotadas as respectivas locomotivas de apperelhos que evitem a dispersão de fagulhas. (<i>Diario Official</i> de 30 de maio de 1911.) |
| | 1911 — 26 de julho . . | Decreto n. 8.840 — Approva as despesas feitas pela Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, durante o anno de 1909, com os estudos e construção do ramal de Baurú. (<i>Diario Official</i> de 9 de setembro de 1911.) |
| Oeste de Minas | 1904 — 4 de outubro . . | Aviso n. 18 — Approva provisoriamente as modificações relativamente á navegação do Rio Grande, na secção comprehendida entre Ribeirão Vermelho e Capetinga, a saber : 1.º Que sejam mantidas as actuaes tarifas para os transportes de passageiros ; 2.º Que as actuaes tarifas da navegação sejam substituidas pelas tarifas geraes da estrada, ora em vigor. |
| | 1904 — 7 de novembro | Aviso n. 19 — Resolve o abatimento provisorio de 50 % na classe 7ª das tarifas, relativamente ao transporte de materia prima destinada ás fabricas de papel e constante de trapos, aparas de papel e papel velho ; classificando-se, outrosim, os productos das mesmas fabricas, a saber : papel de embrulho, papelão e papel de impressão na tarifa n. 3. |
| | 1904 — 13 de junho . . | Portaria—Approvando o quadro provisorio do pessoal e respectivos vencimentos. |
| | 1905 — 6 de abril . . . | Aviso n. 99 — Autoriza provisoriamente a seguinte alteração nas tarifas em vigor na estrada: O arroz produzido na zona da estrada pagará pela taxa da 7ª classe da tarifa n. 3, qualquer que seja o sentido em que for transportado. (<i>Diario Official</i> de 7 de abril de 1905.) |

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

| Datas | Ementas |
|-------------------------|--|
| 1906 — 2 de maio. . | Aviso circular n. 10 — Adopta tarifa especial para o transporte de cal, quando expedida em trafego mutuo com a Central do Brazil e despachada por wagons completos de nove toneladas. (<i>Diario Official</i> de 3 de maio de 1906.) |
| 1906 — 5 » » . . | Aviso n. 11 — Resolve : 1º, manter para qualquer carregamento e correspondente cobrança a lotação dos carros das series T e L, que foi fixada em 10.000 kilogrammas ; 2º, manter igualmente a taxa fixa de 500 réis para a entrega dos telegrammas transmitidos pelas estações da estrada. (<i>Diario Official</i> de 6 de maio de 1906.) |
| 1906 — 13 de outubro. | Aviso n. 33 — Approva o horario dos trens a vigorar do dia 15 deste mez. |
| 1906 — 26 » » . | Aviso n. 34 — Autoriza a redução de 30 % na tarifa de arame farpado. (<i>Diario Official</i> de 27 de outubro de 1906.) |
| 1906 — 27 » » . | Aviso n. 35 — Approva o horario dos trens diarios de Ribeirão Vermelho a Lavras. |
| 1906 — 30 » » . | Decreto n. 6.201 — Approva as bases para constituição e arrendamento da rede de viação ferrea Sul-Oeste do Minas. (<i>Diario Official</i> de 7 de novembro de 1906.) |
| 1907 — 27 de fevereiro. | Aviso n. 3 — Torna extensiva a esta estrada a tarifa de 400 réis por sacca de 62 1/2 kilogrammas de milho e todos os outros cereaes. (<i>Diario Official</i> de 28 de fevereiro de 1907.) |
| 1907 — 21 de junho. . | Portaria — Resolve modificar algumas das tarifas em vigor. (<i>Diario Official</i> de 22 de junho de 1907.) (1) |
| 1907 — 11 de julho. . | Decreto n. 6.557 — Abre o credito especial de 1.000:000\$ para aquisição de material fixo e rodante e execução de melhoramentos necessarios. |
| 1907 — 13 de agosto. | Portaria — Resolve modificar as tarifas de diversas mercadorias e revoga a portaria de 21 de junho de 1906. (<i>Diario Official</i> de 14 de setembro de 1907.) |
| 1907 — 15 » » . | Aviso n. 17 — Autoriza o alargamento da bitola do ramal de Aureliano Mourão a Ribeirão Vermelho, podendo despender-se a quantia orçada de 140:000\$ por conta do credito especial aberto de 1.000:000\$. (<i>Diario Official</i> de 16 de agosto de 1907.) |
| 1907 — 19 » » . | Portaria — Altera, provisoriamente, o quadro do pessoal da estrada. (<i>Diario Official</i> de 20 de agosto de 1907.) |
| 1907 — 22 » » . | Aviso n. 19 — Autoriza a redução de 30 % na respectiva tarifa, para o transporte do material fixo, destinado á Estrada de Ferro de Goyaz. |
| 1907 — 26 » » . | Decreto n. 6.661 — Abre o credito de 50:000\$ para occorrer ás despesas com o reconhecimento e estudos da ligação dos Estados do Rio de Janeiro e Minas, pelo prolongamento da linha ferrea de Ribeirão Vermelho a Carrancas. |
| 1907 — 14 de novembro | Aviso n. 24 — Resolve autorizar que seja concedido o abatimento de 30 % no transporte do material rodante destinado á installação e primeiro estabelecimento da Estrada de Ferro de Goyaz. |
| 1907 — 28 » » . | Aviso n. 26 — Autoriza a prolongar de Ribeirão Vermelho a Lavras a bitola de 0 ^m .76, do ramal ferreo que alli termina, fazendo collocar um terceiro trilho no trecho da estrada comprehendido entre aquelles pontos. (<i>Diario Official</i> de 29 de novembro de 1907.) |
| 1907 — 17 de dezembro | Aviso n. 30 — Autoriza a modificar a tarifa especial n. 2 para gado em trem completo. (<i>Diario Official</i> de 18 de dezembro de 1907.) |

(1) Na applicação das tarifas deve ser tomado Sitio como ponto inicial para qualquer trecho, sem distincção de bitola.

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

| Datas | Ementas |
|------------------------|---|
| 1907 — 20 de dezembro | Aviso n. 31 — Autoriza adoptar-se assignatura para transporte de leite e gelo, nas condições da Central do Brazil, pelo preço da classe 7ª da tarifa n. 3, com o abatimento de 10 %, bem como aceitar a doação feita por D. Fausta Augusta de Castro e Silva de terrenos e casa de sua propriedade, para construção, em Mattosinhos, do ramal ferreo projectado, partindo da ponte sobre o rio Agua Limpa. (<i>Diario Official</i> de 21 de dezembro de 1907.) |
| 1907 — 20 » » | Aviso n. 32 — Autoriza adoptar-se os bilhetes de excursão, de que trata o art. 36 das <i>Condições Regulamentares</i> da Central do Brazil, e tambem caderneta de excursão, individuais e intransferiveis, tendo o abatimento de 20 % no frete das bagagens que conduzirem e despacharem seus possuidores. (<i>Diario Official</i> de 21 de dezembro de 1907.) |
| 1908 — 29 de fevereiro | Aviso n. 4 — Autoriza o transporte pela 6ª classe da respectiva tarifa n. 3 da manteiga salgada, nacional, quando despachada como mercadoria, ficando sujeita ao dobro da taxa, quando expedida como encomenda. |
| 1908 — 15 de abril . . | Aviso n. 8 — Autoriza a fazer-se a contagem zero para todas as tarifas seguidamente, a partir da estação inicial até á do destino, sem consideração de bitola. (<i>Diario Official</i> de 21 de abril de 1908.) |
| 1908 — 25 de maio . . | Aviso n. 10 — Approva a tarifa para o transporte de passageiros e bagagens entre Mattosinhos e S. João d'El-Rey. (<i>Diario Official</i> de 26 de maio de 1908.) |
| 1908 — 8 de junho . . | Aviso n. 12 — Approva o accordo de trafego mutuo, com o percurso reciproco, entre esta estrada e a Estrada de Ferro de Goyaz, celebrado em 19 de abril do corrente anno. (<i>Diario Official</i> de 9 de junho de 1908.) |
| 1908 — 16 de julho . . | Decreto n. 7.033 — Autoriza os estudos definitivos e construção de uma linha ferrea entre a de Goyaz e a cidade de Bello Horizonte, e de outra ligando, pela Oeste de Minas, os Estados de Minas Geraes e Rio de Janeiro. (<i>Diario Official</i> de 19 de julho de 1908.) |
| 1908 — 20 » » . . | Aviso n. 18 — Resolve nomear uma comissão para proceder a exame das contas desta estrada relativas ao periodo de 1903 a 1906. |
| 1908 — 8 de agosto . . | Portaria — Approvando o quadro do pessoal e respectivos vencimentos para os estudos e construção das ligações e prolongamento desta estrada. |
| 1908 — 24 » » . . | Aviso n. 21 — Autoriza o prolongamento do ramal de Mattosinhos até á localidade denominada Aguas Santas, no municipio de Tiradentes. (<i>Diario Official</i> de 26 de agosto de 1908.) |
| 1908 — 6 de outubro . | Aviso n. 26 — Concede o abatimento de 50 %, na tarifa respectiva, para o transporte de silica ou areia, desde que a quantidade corresponda a wagon completo e que o referido material seja acondicionado em sacco consistentes. (<i>Diario Official</i> de 8 de outubro de 1908.) |
| 1908 — 27 » » . | Aviso n. 29 — Autoriza o accordo de trafego mutuo entre esta estrada e as de Minas e Rio, Muzambinho e Central do Brazil para o transporte de machinas agricolas, sementes, adubos, mudas e animaes reproductores. |
| 1909 — 6 de fevereiro | Aviso — Autorizando a classificação por ella proposta, do leite fresco, gelo e retornos de qualquer natureza na 6ª classe da tarifa 3, em vigor na referida estrada, com 50 % de abatimento, quando despachados como mercadoria e com 30 %, quando como encomenda. (<i>Diario Official</i> de 7 de fevereiro de 1909.) |

NUMERO
DE ORDEM

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

Datas

Ementas

| | |
|------------------------|---|
| 1909 — 6 de fevereiro | Aviso — Declarando que fica autorizado, de accordo com o que propoz o director desta estrada, em 27 de janeiro, a seguinte redução, para kilos de peso, transportados pela referida estrada, o ramal de Mattosinhos : volume de 61 a 150 kilos — 500 réis. Os volumes contendo a mesma especie de material pertencentes ao mesmo destinatario e despachados de uma só vez, pagarão, pelo peso total, a razão de 500 réis para cada 150 kilos. (<i>Diario Official</i> de 7 de fevereiro de 1909.) |
| 1909 — 13 de abril . . | Aviso n. 10—Approva a redução na tarifa do papel de impressão e de embrulho o na dos vidros ordinarios, sendo os mencionados artigos desclassificados da 1 ^a e 2 ^a classes, passando para a 3 ^a e 4 ^a tarifa n. 3. |
| 1909 — 18 de março . | Decreto n. 7.362—Autoriza a construcção da secção de Alberto Isaacson a Bello Horizonte. (<i>Diario Official</i> de 25 de abril de 1909.) |
| 1909 — 24 " » . | Decreto n. 7.371 — Autoriza o contracto para a construcção da secção entre S. Vicente e Bom Jardim. (<i>Diario Official</i> de 7 de maio de 1909.) |
| 1909 — 13 de abril . . | Portaria — Approvando as instrucções e tabella de preços para as cadernetas kilometricas adoptadas na Oeste de Minas. |
| 1909 — 10 de maio . | Aviso n. 12—Transfere a farinha de trigo e o ferro em barra da 6 ^a para a 5 ^a classe da tarifa n. 3, discriminando as distancias. |
| 1909 — 27 " » . | Aviso n. 15—Approva a proposta de ser o polvilho, e saccos, classificado na tarifa especial n. 5, sem descontos de que gozam os artigos nellas classificados, ficando este artigo sujeito ao pagamento da taxa que enumera. |
| 1909 — 27 " » . | Decreto n. 7.423—Modifica a directriz da estrada de ferro projectada entre a de Goyaz e a cidade de Bello Horizonte a que se refere o decreto. 7.033, de 16 de julho de 1908. (<i>Diario Official</i> de 30 de maio de 1909.) |
| 1909 — 9 de junho . | Aviso n. 17—Autorizando a tornar extensiva ás principais estações desta estrada a providencia dos fretes a pagar para despachos em trafego, limitada até essa data ás mercadorias procedentes ou destinadas á Estrada de Ferro Central do Brazil. (<i>Diario Official</i> de 10 de junho de 1909.) |
| 1909 — 9 " » . | Aviso n. 18 — Autoriza o abatimento de 40 % na respectiva tarifa para o farello, tanto de trigo como de arroz, estabelecendo a taxa de 200 réis por sacco de 30 kilos para o farello de arroz, quando despachado para distancias superiores a 50 kilometros mantida para distancia inferior a esta a 7 ^a classe da tarifa n. 3, em vigor. |
| 1909 — 14 " » . | Aviso n. 21—Autoriza a construir, na conformidade do decreto n. 7.362, de 18 de março de 1909, relativo á linha ferrea de Bello Horizonte á Estrada de Ferro de Goyaz, o ramal da mesma linha ferrea, com destino á cidade do Pará. (<i>Diario Official</i> de 19 de junho de 1909.) |
| 1909 — 17 de julho . | Aviso — Autorizando a redução da tarifa de gado suino, lanigero e caprino. (<i>Diario Official</i> de 18 de julho de 1909.) |
| 1909 — 25 de agosto. | Aviso n. 25 — Autoriza a inauguração do primeiro trecho da linha entre Bello Horizonte e o Prado, enquanto durar a Exposição Pecuaria, a realizar-se no dia 7 de setembro deste anno. Para a tarifa de passageiros naquelle percurso e durante o indicado periodo será adoptado o preço de 400 réis, ida e volta, sem designação de classe. (<i>Diario Official</i> de 26 de agosto de 1909.) |

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

| Datas | Ementas |
|------------------------|--|
| 1909 — 23 de setembro | Decreto n. 7.563— Approvando os estudos definitivos do prolongamento entre Bom Jardim e Falcão, autoriza a conclusão do prolongamento entre Rio Claro e Angra dos Reis e dá outras providencias. (<i>Diario Official</i> de 26 de setembro de 1909.) |
| 1909 — 4 de outubro. | Aviso n. 122 — Devolve á estrada os trechos de Barra Mansa á Angra dos Reis e de Barra Mansa a Cedro, incorporados á Central do Brazil. (<i>Diario Official</i> de 5 de outubro de 1909.) |
| 1909 — 19 » » | Portaria—Recommendo á direcção que providencie para que com urgencia sejam remettidos ao ministerio, afim de serem definitivamente approvados, os estudos definitivos, comprehendendo os orçamentos das tres secções da estrada de ferro, que foram objecto da concorrência publica, aberta pelo edital de 8 de agosto de 1908, devendo-se ter em vista, na organização dos trabalhos, as disposições do regulamento estabelecido para a Central do Brazil pelo decreto n. 4.871, de 23 de junho de 1903, e bem assim os preços fixados nos contractos celebrados, em virtude da concorrência alludida, para a construção de duas das referidas secções e fornecimento de materiaes. (<i>Diario Official</i> de 20 de outubro de 1909.) |
| 1909 — » » » | Aviso n. 33—Pede a remessa, para approvação, dos estudos e orçamentos das tres secções de estradas de ferro, objecto da concorrência aberta pelo edital de 8 de agosto de 1903. |
| 1909 — 26 » » | Portaria—Fazendo extensivas aos complementos de trabalhos da linha de Barra Mansa a Angra dos Reis as condições geraes e especificações do prolongamento da Central do Brazil, approvadas por portaria de 25 de julho de 1905, sendo, porém, substituida a respectiva tabella de preços pela que baixa com esta nesta data. |
| 1909 — 30 e 31 de out. | Publicação, no <i>Diario Official</i> , da tabella de preços para a linha de Barra Mansa a Angra dos Reis. |
| 1909 — 20 de dezembro | Aviso—Reduzindo a tarifa de 60 % para o caroço de algodão, folha de Flandres em cunhete, banhas nacionaes e carne em conserva. (<i>Diario Official</i> de 21 de dezembro de 1909.) |
| 1910 — 24 de janeiro . | Avisos ns. 1 e 2 — Autoriza a redução da tarifa de transporte de encomendas do ramal de Mattosinhos e dos generos de primeira necessidade. |
| 1910 — 25 » » | Aviso n. 3—Autoriza as reduções de tarifas propostas pela directoria, passando os transportes de carnes seccas ou salgadas a ser feitos pelos preços da 5ª classe da tarifa nº 3; pelos da 3ª classe os do calçado despachado por fabricas situadas na zona da estrada e respectivamente pelos das classes 6ª e 7ª, todas da mesma tarifa, os do sabão nacional comum e sebo. |
| 1910 — 17 de fevereiro | Decreto n. 7.867 — Approva os estudos definitivos das secções da Estrada de Ferro entre Bello Horizonte e o kilometro 48 da Goyaz, passando por Henrique Galvão e entre S. Vicente Ferrer e Bom Jardim, de que trata o decreto n. 7.033, de 16 de julho de 1908. (<i>Diario Official</i> de 22 de fevereiro de 1910.) |
| 1910 — 16 de junho. . | Decreto n. 8.069 — Approva a planta dos primeiros trechos da linha de Bello Horizonte a Henrique Galvão e declara de utilidade publica a desapropriação dos terrenos e bemfeitorias nella comprehendidos. |
| 1910 — 29 de setembro | Decreto n. 8.256 — Abre o credito de 1.000:000\$ para as despesas com os prolongamentos e obras novas desta estrada. |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-----------------|---------------------------------|---|---|
| | | Datas | Ementas |
| | | 1910 — 6 de outubro. | Decreto n. 8.271 — Autoriza o contracto de construcção da secção comprehendida entre Henrique Galvão o kilometro 43 da Estrada de Ferro de Goyas (<i>Diario Official</i> de 9 de outubro e de 18 de novembro de 1910.) |
| | | 1910— 9 de novembro | Aviso n. 30 — Approva o reconhecimento da linha que liga esta estrada a Barbacena, pelo valle do corrego Ponte Nova e autoriza os estudos definitivos e a construcção da ligação, devendo esses trabalhos ser executados immediatamente. |
| | | 1910—10 » » | Aviso n. 34 — Concede ao estado de Minas Geraes isenção completa de fretes nesta estrada e na Central do Brazil, para objectos, animaes, productos e machinas destinadas ao desenvolvimento da industria pecuaria e agricola, para os loucos e seus guias destinados aos manicomios do Estado ou da União ou por estes subvencionados; para objectos, productos, animaes e machinas destinadas ás fazendas-modelo e campos praticos, custeados pelo Governo do Estado. Reduz de 70 % o transporte de officiaes, praças e suas familias e respectivas bagagens, pertencentes á brigada policial desse Estado, bem como de presos escoltados. |
| | | 1910— » » » | Aviso n. 36 — Declara que expediu aviso aos directores desta estrada e da Central do Brazil, consolidando as concessões feitas, menos quanto á redução de 15 % para todas as outras requisições feitas pelo Governo e outras autoridades mineiras. |
| | | 1911 — 17 de maio. . | Decreto n. 8.726 — Approva os estudos de um ramal que, partindo da linha do Sítio a S. João d'El-Reina Estrada de Ferro Oeste de Minas, entre as estações de Ilhéos e Sítio, vae ter á cidade de Barbacena. (<i>Diario Official</i> de 20 de maio de 1911.) |
| | | 1911 — 14 de junho. . | Aviso n. — Recommenda ao director desta Estrada a fiel observancia do art. 36 da lei da receita n. 423 de 10 do dezembro de 1896, relativamente ao recolhimento da renda dessa repartição. (<i>Diario Official</i> de 15 de junho de 1911.) |
| | | 1911 — 26 de julho. . | Decreto n. 8.837 — Abre o credito de 1.000:000\$ para as despesas com os prolongamentos e obras novas desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 28 de julho de 1911.) |
| | | 1911 — 30 de agosto. . | Approvação e publicação da tabella de preços para o serviço de tarefas. (<i>Diario Official</i> de 1 de setembro de 1911.) |
| 33 | Pan-Americana | 1910 — 31 de dezembro | Lei n. 2.394 — Approva a resolução concernente á Estrada de Ferro Pan-Americana, firmada no Rio de Janeiro pela Terceira Conferencia Internacional Americana em 23 de agosto de 1906. (<i>Diario Official</i> de 24 e 26 de janeiro de 1911.) |
| 34 | Paulista | 1909 — 30 » » | Decreto n. 7.774 — Approva os estudos definitivos e o orçamento da linha de rectificação no trecho de Rio Claro á estação do Morro Pelado, a que se referem as clausulas VI e VII do decreto n. 7.170, de 12 de novembro de 1908. (<i>Diario Official</i> de 15 de janeiro de 1910.) |
| | | 1911 — 29 de maio. . | Aviso n. 75 — Declara que esta repartição está autorizada a providenciar no sentido de serem mantidos para as tarifas moveis das estradas de ferro de São Paulo, os preços basicos correspondentes á taxa de 16 dinheiros por 1\$ e bem assim serem dotadas as respectivas locomotivas deapparelhos que evitem a dispersão das fagulhas. (<i>Diario Official</i> de 30 de maio de 1911.) |
| 35 | Pelotas a S. Lourenço | 1889 — 5 de janeiro. | Decreto n. 10.151 — Concede privilegio e garantia de juros para a construcção de uma estrada de ferro que una a cidade de Pelotas ás colonias de São Lourenço e limitrophes a ella, na provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul. |

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

Datas

Ementas

| | | |
|--|--|---|
| 1889 — 30 de dezembro | Decreto n. 101 — Proroga por 30 dias o prazo concedido á Companhia «Pelotas and Colonies Railway, limited» para apresentação dos respectivos estudos. | |
| 1890 — 11 de abril . . | Decreto n. 315 — Approva os estudos definitivos da Estrada de Ferro de Pelotas ás colonias de São Lourenço. | |
| 1890 — 31 de maio . . | Decreto n. 448 — Proroga o prazo concedido á Companhia «Pelotas and Colonies Railway, limited» para o começo das obras da respectiva estrada. | |
| 1890 — 16 de outubro | Decreto n. 863 — Proroga o prazo para a inauguração das obras da estrada. | |
| 1891 — 17 de janeiro. | Decreto n. 1.312 — Proroga novamente o prazo concedido para inauguração das obras da estrada. | |
| 1891 — 8 de agosto. . | Decreto n. 485 — Transfere a concessão á Empresa Industrial e Constructora do Rio Grande do Sul. | |
| 1892 — 15 de julho. | Decreto n. 941 — Approva a variante proposta pela Empresa Industrial e Constructora do Rio Grande do Sul, entre os kilometros 3 e 66; e 25 e 54 da estrada. | |
| 1892 — 23 de agosto. | Decreto n. 1.021 — Approva a variante do traçado da estrada de ferro na parte relativa ao ramal da Tablada. | |
| 1892 — 9 de novembro | Aviso n. 7 — Remette a cópia da informação do engenheiro Ayrosa Galvão sobre o traçado da estrada, ao governador do Rio Grande do Sul, e pede seu parecer, visando os interesses do Estado. | |
| 1893 — 16 de março. | Aviso n. 3 — Pede ao governador do Estado do Rio Grande do Sul a devolução dos papeis a que se refere o aviso n. 7, de 9 de novembro de 1892, com o respectivo parecer. | |
| 1893 — » » » . | Aviso n. 44 — Resolve declarar interrompido o prazo fixado na clausula 8ª do contracto assignado pelo decreto n. 10.151, de 5 de janeiro de 1889, a contar desta data, até que tenha solução a questão pendente. | |
| 1894—29 de setembro | Aviso 156 — Tendo ficado interrompido o prazo para a conclusão das obras da estrada, em virtude do aviso n. 44, de 16 de março de 1893, resolve não approvar a multa proposta pelo inspector geral de estradas de ferro. | |
| 1901 — 17 de julho . . | Aviso n. 156 — Declara ao engenheiro fiscal ter cessado a fiscalização a seu cargo, visto não ter a empresa cessionaria da estrada dado execução aos trabalhos de construção. | |
| Petrolina ao Piauhý | 1910 — 30 de novembro | Decreto n. 8.408 — Declara caduca a concessão feita pelo decreto n. 1.083, de 28 de novembro de 1890, para a construção da Estrada de Ferro de Petrolina ao littoral do Estado do Piauhý. (<i>Diario Official</i> de 2 de dezembro do 1910.) |
| Porto de Souza a Manhuassú | 1911 — 4 de dezembro | Decreto n. 9.170 — Autoriza a electrificação das linhas ferreas de que trata o decreto n. 7.960, de 14 de abril de 1910. (<i>Diario Official</i> de 15 e 16 de dezembro de 1911.) |
| Rêde Ceará-Piauhý — («The South American Railway Constructions Company, limited») (Baturité). | 1898 — 17 de março . | Decreto n. 2.836 — Contracta com o engenheiro Alfredo Novis o arrendamento da estrada. |
| | 1898 — 12 de abril . . | Contracto de arrendamento da estrada. |
| | 1898 — 14 » » . . | Portaria approvando as tarifas. |
| | 1901 — 12 de agosto. . . | Aviso n. 8 — Approva o horario dos trens. |
| | 1903 — 5 » » . . . | Portaria dando instruções para a construção do prolongamento da estrada. |
| | 1903 — 17 » » . . . | Aviso n. 2 — Autoriza a redução de 25 % na tarifa de farinha de mandioca e 10 % na de arroz, feijão, assucar, milho, farinha de trigo, xarque, carne de sol, peixe secco e sal. |
| | 1906 — 6 de março. | Decreto n. 5.913 — Transfere o contracto de arrendamento da estrada para a razão social Novis & Porto. (<i>Diario Official</i> de 14 de março de 1906.) |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|------------------|-------------------------|---|--|
| | | Datas | Ementas |
| | | 1906 — 14 de novembro | Aviso n. 7 — Approva reduções nas tarifas em vigor na estrada. |
| | | 1907 — 3 de julho . . | Aviso n. 5 — Autoriza o reconhecimento do prolongamento desta estrada até encontrar o prolongamento da Central de Pernambuco, de accôrdo com o que foi estudado e proposto em 1892. (<i>Diario Official</i> de 4 de julho de 1907.) |
| | | 1907 — 15 » » . . | Aviso n. 7 — Approva o novo horario para os trens de passageiros e mixtos. (<i>Diario Official</i> de 16 de julho do 1907.) |
| | | 1907 — 11 de novembro | Aviso n. 17 — Autoriza os arrendatarios a inaugurar o trafego regular entre as estações de Senador Pompeu e S. Bento. (<i>Diario Official</i> de 13 de novembro de 1907.) |
| | | 1908 — 18 de janeiro . | Portaria revogando a de 6 de junho de 1904, na parte que altera o art. 6º das <i>Condições Regulamentares</i> , que regem a comissão do prolongamento desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 22 de janeiro de 1908.) |
| | | 1908 — 5 de fevereiro | Aviso n. 8 — Declara que as despezas a fazer com o reconhecimento e estudos definitivos da linha ferrea de Quixeramobim a Crathéus, que irá ligar a Estrada de Ferro de Baturité á de Sobral, deve correr por conta da verba « Obras contra os efeitos da secca ». |
| | | 1908 — 26 de março . | Aviso n. 35 — Autoriza a firma arrendataria da Estrada de Ferro de Baturité a adquirir, por conta do respectivo capital, o material rodante de que necessita e pelos preços do orçamento quo apresenta, feitas algumas modificações. (<i>Diario Official</i> de 27 de março de 1908.) |
| | | 1908 — 27 » » . | Aviso n. 3 — Approva o orçamento, na importancia de 134:162\$500, a ser despendido com a compra do material rodante a que allude a clausula 11 do accôrdo de novembro de 1907 e aviso n. 17, da mesma data, para o prolongamento desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 28 de março de 1908.) |
| | | 1909—30 de julho . . | Aviso n. 4 — Autoriza o engenheiro-chefe do prolongamento a mandar proceder aos estudos definitivos do prolongamento dessa estrada, de accôrdo com o traçado que propoz no relatório apresentado em 10 de fevereiro do corrente anno e bem assim de um ramal que, partindo do ponto mais conveniente, se dirija á cidade de Icó. |
| | | 1909—26 de agosto. . | Decreto n. 7.521 — Abre o credito de 250 contos de réis para occorrer ás despezas do prolongamento desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 1 de setembro de 1909.) |
| | | 1909 — 18 de novembro | Decreto n. 7.669 — Autoriza o contracto de arrendamento da Réde Ceará-Piauhy e a construcção de algumas das estradas de ferro que a constituem. (<i>Diario Official</i> de 31 de dezembro de 1909.) |
| Sobral | | 1897 — 25 de setembro. | Contracto de arrendamento da estrada. |
| | | 1897 — 28 » » . | Decreto n. 429 — Contracta com o engenheiro João Thomé de Saboya e Silva e Vicente Saboya de Albuquerque o arrendamento da estrada. |
| | | 1901 — 22 de abril. . . | Decreto n. 4.000 — Approva as <i>Condições Regulamentares</i> e bases das tarifas da estrada. |
| | | 1905 — 4 de julho . . | Decreto n. 1.347 — Autoriza o Poder Executivo a prolongar a Estrada de Ferro de Camocim até Therezina, lançando um ramal em direcção á Amarracção e dando outras providencias. (<i>Diario Official</i> de 6 de julho do 1905.) |
| | | 1906 — 15 de fevereiro | Portaria approvando as instrucções para os estudos do prolongamento da estrada até a cidade do Therezina, lançando um ramal em direcção á Amarracção. (<i>Diario Official</i> de 24 do fevereiro de 1906.) |

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

| Datas | Ementas |
|------------------------|--|
| 1907 — 4 de julho . | Aviso n. 6 — Autoriza o reconhecimento de uma linha ferrea, que partindo de Quixeramobim, na Baturité, venha ligar-se ao prolongamento desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 5 de julho de 1907.) |
| 1907— 14 de novembro | Decreto n. 6.734 — Autoriza o contracto para a construção do prolongamento desta estrada, a partir de Ipu até Cratheús. (<i>Diario Official</i> de 7 de dezembro de 1907.) |
| 1907 — 9 de dezembro | Portaria, incorporando a comissão do prolongamento desta estrada à Comissão Central de Estradas de Ferro. (<i>Diario Official</i> de 10 de dezembro de 1907.) |
| 1908 — 16 de janeiro . | Decreto n. 6.829 — Abre o credito de 30:000\$ para occorrer ás despesas do exercicio de 1907 com o prolongamento desta estrada até Therezina. (<i>Diario Official</i> de 28 de janeiro de 1908.) |
| 1908 — 6 de agosto. . | Decreto n. 7.060 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do trecho de 14 kilometros e 600 metros, a contar de Ipu, do prolongamento desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 14 de agosto de 1908.) |
| 1908— 19 de novembro | Decreto n. 7.185 — Approva os estudos do prolongamento desta estrada, compreendido entre a villa de Cratheús, no Estado do Ceará, e a cidade de Therezina, no Piauhy, na extensão de 323,666 kilometros, e bem assim o respectivo orçamento, na importancia de 12.574:378\$820. (<i>Diario Official</i> de 24 de novembro de 1908.) |
| 1908 — 26 » » | Decreto n. 7.197 — Approva, com modificações, o trecho de 46 kilometros e 200 metros, a contar do kilometro 14 + 600, do prolongamento da mesma estrada. (<i>Diario Official</i> de 3 de dezembro.) |
| 1909 — 27 de maio. . | Decreto n. 7.427 — Approva com modificações os estudos definitivos e respectivo orçamento do trecho de 58 kilometros e 900 metros do prolongamento até a villa Cratheús. (<i>Diario Official</i> de 4 de junho de 1909.) |
| 1910 — 3 de fevereiro | Decreto n. 7.842 A — Substitue as clausulas XXIX e XXX do decreto n. 7.669, de 18 de novembro de 1909. (<i>Diario Official</i> de 20 de fevereiro de 1910.) |
| 1910 — 4 » » | Contracto com a «South American Railway Constructions Company, limitde». |
| 1910 — 27 de abril . . | Officio n. 53 — Aceita a revisão dos estudos da linha de Cratheús a Therezina, já approvados, de modo que os declives e as curvas fiquem de conformidade com os limites estipulados no contracto feito com esta Companhia. |
| 1910 — 24 de maio. . | Portaria — Approva as condições regulamentares e as bases das tarifas para esta Companhia. |
| 1910 — 4 de junho. . | Portaria — Approvando as instruções para o serviço de fiscalização. (<i>Diario Official</i> de 7 de junho de 1910.) |
| 1910 — 26 de julho. . | Aviso n. 76 — Concede a prorogação de 40 dias para apresentação dos estudos da 1ª secção, sendo tal prorogação concedida por já estar quasi esgotado o prazo a que se refere o pedido feito em tempo. |
| 1910 — 20 de outubro. | Decreto n. 8.307 — Approva os estudos definitivos e o respectivo orçamento do trecho de 51,700 metros do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité, da Rêde de Viação Cearense, entre as estações de Iguatú e Cedro. |
| 1910 — 26 » » . | Aviso n. 18 — Autoriza o engenheiro chefe da comissão fiscal da Rêde Cearense a mandar a «South American Railway Constructions Company» fazer o reconhecimento e estudos na região de Jardim, para a construção de um ramal. |
| 1910 — 8 de novembro | Decreto n. 8.352 — Approva os estudos e orçamento de diversos trechos de estradas de ferro da rêde de viação Ceará-Piauhy. |

| NUMERO DE ORDEN | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-----------------------|--|---|---|
| | | Datas | Ementas |
| 39 | Rêde Fluminense (Linha Auxiliar, antiga São Francisco Xavier). União Valenciana. | 1911 — 29 de março . | Decreto n. 8.628 — Proroga por 18 mezes o prazo contractual para a conclusão das obras do trecho de Ipiúna Cratheús, da Estrada de Ferro de Sobradinho (Diario Official de 2 de abril de 1911.) |
| | | 1911 — 10 de maio . . | Decreto n. 8.711 — Autoriza a revisão do contracto de 4 de fevereiro de 1910 com a «South American Railway Constructions Company, limited», na conformidade dos decretos ns. 7.669 e 7.842 A, de 1 de novembro de 1909 e 3 de fevereiro de 1910. (Diario Official de 17 de maio de 1911.) |
| | | 1911 — 10 de julho . . | Decreto n. 8.825 — Abre o credito de 300:000\$ para os estudos dos prolongamentos e ramaes necessarios da Rêde Cearense. (Diario Official de 16 de julho de 1911.) |
| | | 1911 — 30 de novembro | Decreto n. 9.168 — Autoriza a emissão de titulos no valor de £ 2.400.000, ou francos 60.000.000 do juro annual de 4 % ouro, para pagamento de serviços contractados com a «South American Railway Constructions Company, limited». (Diario Official de dezembro de 1911.) |
| | | 1903 — 30 de junho . . | Aviso — Gabinete — Incorpora esta linha á Estrada de Ferro Central do Brazil. |
| | | 1903 — 6 de outubro. | Decreto n. 4.989 — Abre o credito de 514:043\$200 para ocorrer ás despezas com o custeio da estrada. |
| | | 1881 — 25 de novembro | Decreto n. 7.918 — Approva as tarifas e condições regulamentares para o transporte de passageiros e mercadorias entre a povoação do Desengano e a cidade do Rio Preto, na Provincia do Rio de Janeiro. |
| | | 1906 — 31 de outubro. | Aviso n. 307 — Approva o horario para os trens da estrada. |
| | | 1910 — 23 de junho . . | Decreto n. 8.077 — Constitue a Rêde de Viação Fluminense. (Diario Official de 30 de outubro de 1910.) |
| | | 1910 — 19 de julho . . . | Aviso n. 68 — Manda proceder aos estudos das ligações da Linha Auxiliar a Vassouras, na Central do Brazil, passando pela cidade de Vassouras, e a Estrada de Ferro Sapucahy, no ponto mais conveniente entre Sant'Anna e Barra do Pirahy, bem como da linha de ligação das Estradas de Ferro Valenciana e Rio das Flores, entre Valença e Taboas e finalmente a ligação de Juiz de Fóra, passando por Lima Duarte, a Bom Jardim, ou ponto mais conveniente devendo ser immediatamente iniciada a construção das referidas linhas. |
| | | 1910 — 3 de setembro | Aviso n. 69 — Communica ao ministro da Fazenda que chegou a accordo com as directorias das Estradas de Ferro União Valenciana e Commercio a Rio das Flores, para aquisição pelo Governo federal da Estrada de Ferro Rio das Flores com 53 kilometros de extensão e mais 17 de linha preparada, entre a estação do Commercio, da Central do Brazil e a Parahybuna, pelo preço global de 530:000\$ e para a aquisição da Estrada de Ferro União Valenciana do Desengano, da Central do Brazil, a Rio Preto na extensão de 63 kilometros, 368 metros, pelo preço de 10:000\$ por kilometro. Pagamento em apolices de 5 %, papel. |
| | | 1911 — 31 de maio . . . | Decreto n. 8.764 — Abre o credito de 430:000\$ para a construção desta rêde. (Diario Official de 2 de junho de 1911.) |
| 1911 — 27 de setembro | Decreto n. 8.989 — Abre o credito de 1.500:000\$ para os estudos e construção desta rêde. (Diario Official de 30 de setembro de 1911.) | | |
| 40 | Rêde Paraná—Santa Catharina Paraná. | 1885 — 24 de janeiro . | Decreto n. 9.364—Approva provisoriamente as instruções regulamentares e tarifas para o transporte de passageiros e mercadorias. |
| | | 1895 — 14 de março . . | Decreto n. 1.991 — Approva novas instruções regulamentares e tarifas para o transporte de passageiros e mercadorias. |

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

| Datas | Ementas |
|---------------------------|---|
| 1895 — 17 de outubro. | Decreto n. 2.133 — Approva definitivamente algumas alterações nas Tarifas da estrada, approvadas por decreto n. 1.991, de 14 de março. |
| 1899 — 10 de abril . . . | Aviso n. 102 — Autoriza reduzir a Tarifa na parte referente a mobílias. |
| 1904 — 10 de maio . . . | Aviso n. 1 — Autoriza classificar na tabella n. 7, das Tarifas da estrada, o material da Empreza Saneamento de Curityba, que actualmente é classificado na tabella 6. |
| 1904 — 4 de outubro. | Decreto n. 5.338 — Revoga o decreto n. 5.278 que contractou com o engenheiro civil José Augusto de Araujo Junior o arrendamento da estrada. |
| 1904 — 29 de novembro | Decreto n. 5.378 — Contracta com o engenheiro Carlos João Fröjd Westerman o arrendamento da estrada. |
| 1905 — 1 de agosto. | Decreto n. 5.627 — Altera a classificação de varios artigos das Tarifas em vigor na estrada. (<i>Diario Official</i> de 13 de dezembro de 1905.) |
| 1905 — 9 de setembro | Aviso n. 231 — Approva a planta e orçamento, na importancia de 11:226\$440, para a construcção de uma ponte de oito metros de vão, no kilometro 53,800, da linha da Lapa ao Rio Negro. |
| 1906 — 20 de março . | Aviso n. 2 — Approva a despeza de 9:064\$239 effectuada pelo arrendatario da estrada com a reconstrucção da ponte sobre o rio Varzea, no kilometro 53,800 da linha da Lapa ao Rio Negro, correndo a despeza por conta do fundo de que trata o § 9º, clausula XXVIII, do decreto n. 5.378, de 29 de novembro de 1904. |
| 1908 — 10 de fevereiro | Aviso n. 14 — Approva o orçamento organizado pelo arrendatario para as despezas de custeio no corrente exercicio, na importancia de 3.557:110\$000. (<i>Diario Official</i> de 11 de fevereiro de 1908.) |
| 1908 — 26 de setembro | Aviso n. 119 — Autoriza o accordo de trafego mutuo com a Estrada de Ferro Norte do Paraná, mediante modificações em algumas clausulas e substituição de outras. (<i>Diario Official</i> de 17 de setembro de 1908.) |
| 1910 — 22 de junho. . | Aviso n. 69 — Autoriza providencias para que, de conformidade com os accordos de trafego mutuo, suppram as estradas desta rede umas ás outras, o material necessario para occorrer ao transporte de mercadorias que se acham accumuladas. |
| 1911 — 4 de maio . . . | Decreto n. 8.701 — Approva os estudos definitivos e o respectivo orçamento para a modificação da linha em trafego desta estrada, entre Serrinha e o kilometro 124,445, passando pelo porto Amazonas. (<i>Diario Official</i> de 9 de maio de 1911.) |
| 1911 — 22 de novembro | Decreto n. 9.125 — Proroga, por 4 mezes improrogaveis, o prazo estabelecido na clausula XI do decreto n. 7.923, de 31 de março de 1910, para a reconstrucção da linha em trafego, desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 1 de dezembro de 1911.) |
| Santa Catharina | 1909—25 de setembro. Decreto n. 7.567 — Concede autorização á Companhia E. de F. Santa Catharina para funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> de 3 de outubro de 1909.) |
| 1910 — 20 de janeiro. | Decreto n. 7.828 — Concede autorização á Companhia para continuar a funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> de 12 de julho de 1910.) |
| 1910 — 9 de fevereiro | Decreto n. 7.863 — Approva as clausulas do contracto com a Companhia Estrada de Ferro Santa Catharina para a concessão da subvenção de 15:000\$ por kilometro, para a construcção da linha ferrea do porto de Itajahy até o ponto mais conveniente das terras devolutas, no sul das cabeceiras do rio Itajahy de Oeste. (<i>Diario Official</i> de 17 de fevereiro de 1910.) |

| NÚMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-------------------------------|-------------------------|---|--|
| | | Datas | Ementas |
| | | 1911 -- 29 de novembro | Decreto n. 9.155 — Autoriza a incorporação desta estrada á rédo ferro-viaria Paraná-Santa Catharina e dá outras providencias. (<i>Diario Official</i> de 9 e de dezembro de 1911.) |
| S. Paulo-Rio Grande | | 1893 -- 6 de maio. . . | Decreto n. 1.386 — Autoriza a Empreza União Industrial dos Estados do Brazil a transferir á Companhia S. Paulo-Rio Grande a concessão relativa á Estrada de Ferro Itararé á Cruz Alta. |
| | | 1895 — 13 de fevereiro | Decreto n. 1.963 — Approva os estudos definitivos trechos da Estrada de Ferro de Itararé á Cruz Alta, do rio Uruguay ao Porto da União e de ultimo ponto ao Itararé. |
| | | 1895 — » » » | Decreto n. 1.964 — Approva os estudos definitivos do ramal de Ijuhy da Estrada de Ferro Itararé Cruz Alta. |
| | | 1895 — 7 de março. . | Decreto n. 1.983 A — Autoriza a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, cessionaria Estrada de Ferro Itararé á Cruz Alta e ramal a transferir á « Compagnie des Chémins de l'Est Sud-Ouest Brésiliens » a parte da sua concessão relativa ao trecho de Cruz Alta ao rio Uruguay o ramal do Ijuhy Grande, de Cruz Alta ao Porto Novo. |
| | | 1895 — 9 » » . . | Decreto n. 1.984 — Approva os estudos definitivos do ramal de Guarapuava, da Estrada de Ferro Itararé á Cruz Alta, com 150,300 kilometros extensão. |
| | | 1898 — 25 de julho. . | Decreto n. 2.945 — Approva os estudos definitivos orçamentos das variantes de Pitanguy ao Carahyby e do Entre-Rios ao Virá. |
| | | 1900 — 25 de junho . | Decreto n. 3.691 — Fixa provisoriamente em 7.564 o capital empregado no trecho comprehendido entre as estações de Pirahy e Antonio Bonifacius. |
| | | 1900 — 8 de outubro . | Decreto n. 3.792 — Approva as <i>Instrucções Reglamentares</i> e Tarifas para a Estrada de Ferro Itararé ao rio Uruguay. |
| | | 1901 — 7 de março. . | Decreto n. 3.947 — Altera algumas e consolida todas as clausulas dos decretos relativos á concessão da Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande. |
| | | 1901 — 29 de abril . . | Decreto n. 4.008 — Prorroga por mais tres meses o prazo concedido á Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande pelo decreto n. 3.868, de 22 do dezembro de 1900, para interrupção dos respectivos trabalhos de construção. |
| | | 1901 — 20 de novembro | Aviso n. — Fixa em 61,560 kilometros a extensão entre Rebouças e Rio Claro, de conformidade com a clausula XIV do decreto n. 3.947, de 7 de maio de 1901. |
| | | 1902 — 2 do junho . . | Decreto n. 4.418 — Supprimo da concessão o ramal de Prudentopolis a Outiveiros e transfere a respectiva garantia de juros para o ramal da cidade de S. Francisco. |
| | | 1903 — 11 » » . . | Decreto n. 4.881 — Approva uma modificação do traçado, na secção a que se refere o decreto n. 4.118 de 16 de setembro de 1901. |
| | | 1903 — 28 » » . . | Decreto n. 4.909 — Approva os estudos, na extensão de 35 kilometros, do novo traçado em revisão approved pelo decreto n. 1.963, de 13 de fevereiro de 1895. |
| | | 1904 — 8 de março . | Decreto n. 5.159 — Approva a revisão dos estudos, extensão de 25 kilometros, até a villa de Jagariahyva. |
| | | 1904 — 12 » » . . | Aviso n. 209 — Autoriza o deposito de £ 84.375 para a construção do 25 kilometros do Pirahy a Jagariahyva. |

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

| Datas | Ementas |
|------------------------|---|
| 1904 — 11 de maio . . | Aviso n. 387 — Autoriza a levantar a importancia de £ 69.855, por conta do deposito feito para a linha do norte, de Pirahy a Jaguarihyva. |
| 1904 — 20 » » . . | Aviso n. 403 — Approva a abertura ao trafego provisorio do trecho, na extensão de 21.500 kilometros, até a estação Paulo de Fróntin, o bem assim a applicação ao roferido trecho das Tarifas em vigor na estrada. |
| 1904 — 22 de julho. . | Aviso n. 533 — Autoriza a depositar na Delegacia do Thosouro em Londres, por conta do seu capital garantido, a quantia de £ 168.750, sendo £ 68.750 destinadas, na fórma do seu contracto, á construcção do trecho do sul, entre o ponto terminal e o rio Iguassú, da que se acha em construcção a partir da estação de Rebouças e a estação de Taquaral Liso; e £ 100.000 para serem applicadas ao trecho da linha de S. Francisco, entre S. Francisco e S. Bento. |
| 1904 — 9 de agosto. . | Decreto n. 5.280 — Approva os estudos definitivos e o orçamento do trecho de 144,320 kilometros, da linha de S. Francisco á foz do rio Iguassú. |
| 1904 — 29 de setembro | Aviso n. 655 — Autoriza a depositar na Delegacia em Londres, de uma só vez ou em duas prestações, £ 84.375, além dos depositos já realizados, para a construcção de suas linhas. As sommas, portanto, autorizadas pelo aviso n. 538 e pelo presente, ficarão sendo as seguintes : para a linha Itararé (trecho norte) £ 62.889, para a linha Itararé (trecho sul) £ 105.861 e para a linha de S. Francisco £ 168.750. |
| 1904 — 8 de novembro | Aviso n. 713 — Approva o horario para os trens mixtos entre as estações de Ponta Grossa e Porto da União. |
| 1905 — 12 de janeiro . | Aviso n. 12 — Declara mantidas provisoriamente as alterações de Tarifas concernentes á herva-matte, mandadas vigorar a titulo de experiencia pelo aviso n. 240, de 9 de novembro de 1903. |
| 1905 — 30 » » . | Aviso n. 32 — Autoriza a Companhia S. Paulo-Rio Grande a levantar £ 50.000 por conta do deposito da linha do S. Francisco. |
| 1905 — 18 de abril . . | Decreto n. 5.520 — Approva as plantas e o orçamento da variante Bründenthal da linha de S. Francisco, na extensão de 9.800 metros, entre as estacas 2.709 + 10 e 3.243. |
| 1905 — 10 de outubro. | Decreto n. 5.720 — Approva os estudos definitivos do trecho entre Jaguarihyva e S. Pedro de Itararé na extensão de 97,490 kilometros. (<i>Diario Official</i> de 15 de outubro de 1905.) |
| 1906—23 de março. . | Aviso n. 74 — Confirma o telegramma dirigido ao delegado do Thesouro Brasileiro, em Londres, que autorizou a Companhia E. F. S. Paulo Rio Grande a levantar £ 131.000 por conta do deposito feito para a construcção da linha de Itararé. |
| 1906 — 20 de junho. . | Aviso n. 163 — Confirma o telegramma dirigido ao delegado do Thesouro Brasileiro em Londres, que autorizou a Companhia E. F. S. Paulo Rio Grande a levantar £ 253.125 por conta do deposito feito para a construcção da linha do S. Francisco. |
| 1906—23 de outubro . | Decreto n. 6.194—Fixa provisoriamente em 4.188:930\$ e 1.755:910\$ os capitães correspondentes aos trechos do Rebouças á margem direita do rio Iguassú, com 133,631 kilometros; e de Pirahy a Jaguarihyva, com 58,531 kilometros de extensão. (<i>Diario Official</i> de 31 de outubro de 1906.) |

| NÚMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-----------------|-------------------------|---|--|
| | | Datas | Ementas |
| | | 1906—19 de dezembro | Portaria approvando o novo quadro e tabella de vencimentos do pessoal. (<i>Diario Official</i> de 21 de dezembro de 1906.) |
| | | 1907—28 de fevereiro. | Decreto n. 6.395 — Approva os estudos definitivos do trecho da linha Itararé, comprehendido entre Jaguariahyva e a Colonia Mineira, na extensão de 105.800 ^m , reduzido o orçamento a 4.603.829,667 |
| | | 1907—13 de junho . . | Decreto n. 6.523 — Declara que ficam substituídos os arts. 5º, § 2º, 11, paragrapho unico, 29, 32, 56, 64, § 3º ; 66, 120 e 127, § 2º, das Instruções Regulamentares e Tarifas approvadas pelo decreto n. 3.792, de 8 de outubro de 1900. (<i>Diario Official</i> de 9 de julho de 1907.) |
| | | 1907—18 » » . . | Portaria — Resolve unificar os serviços de fiscalização da estrada. (<i>Diario Official</i> de 20 de junho de 1907.) |
| | | 1907—20 » » . . | Decreto n. 6.533 — Fixa os prazos para conclusão dos trabalhos de construção da linha União de Victoria ao rio Uruguay, S. Francisco ao rio Paraná e do ramal de Jaguariahyva ao valle do rio Paranapanema, e prorroga o prazo para apresentação dos estudos. (<i>Diario Official</i> de 11 de agosto de 1907.) |
| | | 1907—30 » » . . | Aviso n. 266 — Revoga o aviso n. 34, de 22 de fevereiro de 1902. (<i>Diario Official</i> de 31 de julho de 1907.) |
| | | 1907 — 6 de agosto. . | Aviso n. 270 — Declara que a adopção dos melhoramentos que a estrada pretende introduzir nos seus serviços, na forma do seu contracto, as despesas devem correr por conta do capital de construção e estabelecimento da estrada, e as despesas e importancias pagas por indemnizações, exclusivamente por conta da Companhia. (<i>Diario Official</i> de 7 de agosto de 1907.) |
| | | 1907 —3 de outubro. . | Aviso n. 330 — Approva as condições propostas para construções de ramaos particulares. (<i>Diario Official</i> de 4 de outubro de 1907.) |
| | | 1907— 7 de novembro | Decreto n. 6.716 — Approva o projecto, orçamento local para a estação de S. Pedro de Itararé e a suppressão de duas estações entre Jaguariahyva e Itararé. (<i>Diario Official</i> de 29 de novembro de 1907.) |
| | | 1907—14 » » | Decreto n. 6.735 — Approva o projecto e orçamento para construção de um edificio destinado ao almoxarifado central. (<i>Diario Official</i> de 29 de novembro de 1907.) |
| | | 1907—13 de dezembro | Decreto n. 6.776 — Approva as plantas e orçamento para construção de armazens de cargas nas estações de Antonio Rebouças, Roxoroiz, Dorisono Paulo de Frontin, devendo a despesa correspondente, na importancia total de 16.135,880, ser levada á conta do custeio. (<i>Diario Official</i> de 21 de dezembro de 1907.) |
| | | 1908 — 8 de fevereiro | Aviso n. 47 — Declara ao delegado do Thesouro em Londres que, por despacho de 8 de janeiro do corrente anno, publicado no <i>Diario Official</i> de 11 do mesmo mez, ficou a companhia concessionaria desta estrada de ferro autorizada a depositar a importancia necessaria á construção do trecho de Porto União ao rio Uruguay. (<i>Diario Official</i> de 12 de fevereiro de 1908.) |
| | | 1908 — 12 » » | Aviso n. 51 — Resolve que o prazo de seis mezes de que trata a clausula XII do termo assignado em 7 de dezembro de 1907, autorizando o contracto dos materiaes necessarios á construção da linha de Porto União ao rio Uruguay, seja contado, por equidade, a partir da data do mencionado termo. (<i>Diario Official</i> de 13 de fevereiro de 1908.) |

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

| Datas | Ementas |
|------------------------|---|
| 1908 — 26 de março . | Decreto n. 6.903 — Proroga por mais seis mezes o prazo para conclusão das obras do trecho de Jaguarahyva a Itararé. (<i>Diario Official</i> de 31 de março de 1908.) |
| 1908 — 25 de abril . . | Aviso n. 135 — Defere o requerimento em que é solicitada a dispensa das exigencias constantes da clausula VI do decreto n. 6.533, de 20 de junho de 1907, para os trabalhos de construção da linha de União da Victoria ao rio Uruguay, visto que taes trabalhos estão sendo executados de accôrdo com os estudos approvados pelo decreto n. 1.963, de 13 de fevereiro de 1895. |
| 1908 — 6 de agosto. . | Decreto n. 7.059 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do trecho de 230 kilometros e 870 metros da linha de S. Francisco ao rio Paraná, a contar do kilometro 132 + 363 metros. (<i>Diario Official</i> de 23 de dezembro de 1908.) |
| 1909 — 1 de junho. . | Portaria autorizando a estrada a levantar mais 2.000.000 sterlinos e a deposital-os na <i>Société Générale</i> , nos termos das clausulas XLIII e XLII do decreto n. 3.947, de 7 de março de 1901. (<i>Diario Official</i> de 2 de junho de 1909.) |
| 1909 — 30 de setembro | Decreto n. 7.575 — Proroga por mais dous annos o prazo a que se refere a clausula IV do decreto n. 6.533, de 20 de junho de 1907, de apresentação dos estudos definitivos do ramal Jaguarahyva ao valle do Paranapanema. (<i>Diario Official</i> de 14 de outubro de 1909.) |
| 1909 — | Aviso approvando o accôrdo de trafego mutuo, provisorio, entre esta estrada e a Sorocabana. (<i>Diario Official</i> de 7 de novembro de 1909.) |
| 1910 — 31 de março . | Decreto n. 7.928 — Autoriza a revisão do contracto de construção e a transferencia e reversão dos contractos de arrendamento das estradas de ferro do Paraná e D. Thereza Christina. (<i>Diario Official</i> de 26 e 27 de abril de 1910.) |
| 1910 — 22 de junho. . | Aviso n. 69 — Autoriza providencias para que, de conformidade com os accordos de trafego mutuo, suppram essas estradas umas ás outras (Sorocabana, Paraná e S. Paulo-Rio Grande) o material necessario para occorrer ao transporte de mercadorias, que se acham accumuladas. |
| 1910 — 6 de outubro . | Decreto n. 8.270 — Incorpora a rede desta estrada a estrada de ferro que, de Assumpção, capital do Paraguay, se dirija á foz do Iguassú ou outro ponto mais conveniente nas proximidades das Sete Quedas. (<i>Diario Official</i> de 23 de outubro de 1910.) |
| 1910 — 13 » » . | Decreto n. 8.297 Approva os estudos definitivos e o respectivo orçamento na importancia total de 5.381:276\$203, do trecho comprehendido entre a barra do rio Negrinho, no kilometro 276, e a barra do rio Negro, no kilometro 347, 946, da linha de S. Francisco desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 19 de outubro de 1910.) |
| 1910 — 20 » » . | Decreto n. 8.314 — Approva os estudos e o orçamento, na importancia total de 445:032\$798, da ligação da da Estrada de Ferro do Paraná com a linha de São Francisco, desta Estrada, na cidade do Rio Negro. (<i>Diario Official</i> de 26 de outubro de 1910.) |
| 1911 — 29 de março . | Decreto n. 8.632 — Abre o credito de 746:403\$444, suplementar á consignação «Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande», verba 5ª do orçamento de 1910. (<i>Diario Official</i> de 31 de março de 1911.) |
| 1911 — 29 de maio. . | Aviso n. 75 — Declara que esta repartição está autorizada a providenciar no sentido de serem mantidos para as tarifas moveis das estradas de ferro de S. Paulo os preços basicos correspondentes á taxa de 16 dinheiros por 1\$ e bem assim serem dotadas |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-----------------|--|---|--|
| | | Datas | Ementas |
| | | | as respectivas locomotivas de appparelhos que evitem a dispersão de fagulhas. (<i>Diario Official</i> de 30 de maio de 1911.) |
| | | 1911 — 20 de dezembro | Decreto n. 9.225 — Proroga, por um anno, o prazo que se refere a clausula XI do decreto n. 7.928, de 31 de março de 1910, para esta Companhia apresentar os estudos definitivos da linha do Porto da União á foz do Iguassú. (<i>Diario Official</i> de 31 de dezembro de 1911.) |
| | | 1911 — 28 » » | Decreto n. 9.250 — Autoriza a revisão dos contractos celebrados com a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo - Rio Grande, em virtude dos decretos ns. 7.928 e 8.270, de 31 de março e 6 de outubro de 1910, e dá outras providencias. (<i>Diario Official</i> de 30 de dezembro de 1911.) |
| | Thereza Christina. | 1904 — 9 de abril . . | Portaria creando uma secção provisoria incumbida do estudo de melhoramentos reclamados pela mesma estrada, segundo as instrucções que com esta baixam. |
| | | 1906 — 18 » » . . | Decreto n. 5.977 — Approva as clausulas para o contracto referente ao arrendamento da estrada e a construcção das obras de melhoramento do porto de Massiambú, no Estado de Santa Catharina. (<i>Diario Official</i> de 23 de setembro de 1906.) |
| | | 1907 — 17 de janeiro. | Aviso n. 4 — Autoriza a inclusão da herva-matte na tarifa dessa estrada para generos de exportação em geral (tarifa 6ª, classe 3ª), provisoriamente e a titulo de experiencia, com o abatimento de 20 %. |
| | | 1907 — 21 » » . . | Decreto n. 6.335 — Abre o credito de 347:000\$ para ser applicado ao custeio, no exercicio de 1907. (<i>Diario Official</i> de 24 de janeiro de 1907.) |
| | | 1907 — 25 de julho. . | Decreto n. 6.575 — Abre o credito de 18:000\$ para o custeio desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 28 de julho de 1907.) |
| | | 1908 — 7 de março. . | Decreto n. 6.873 — Abre o credito de 347:000\$ para o custeio da estrada no corrente exercicio. (<i>Diario Official</i> de 12 de maio de 1908.) |
| | | 1909 — 11 de fevereiro | Decreto n. 7.323 — Abrindo o credito de 347:000\$ para o custeio da estrada. (<i>Diario Official</i> de 14 de fevereiro de 1909.) |
| | | 1910 — 11 de janeiro. | Aviso n. 1 — Approva as modificações das tarifas actuaes desta estrada quanto a passagens de 1ª e 2ª classes, cereaes, materiaes de construcção e de instrumentos agricolas aratorios, a começar de 1 de fevereiro de 1910. |
| | | 1910 — 28 de abril. . | Decreto n. 7.971 — Abre o credito de 168:000\$ para o custeio desta Estrada no corrente anno. (<i>Diario Official</i> de 3 de maio de 1910.) |
| 41 | Rezende a ocaína. | 1907 — 21 de fevereiro | Decreto n. 6.373 — Transfere para o nome de Manoel Lopes da Silva a concessão da Estrada de Ferro de Rezende a Arêas. |
| | | 1907 — 18 de julho. . | Aviso n. 245 — Suspende, provisoriamente, o pagamento da quota de fiscalização. (<i>Diario Official</i> de 19 de julho de 1907.) |
| 42 | Rio Branco á fronteira com a Guyana Inglesa. | 1902 — 8 de fevereiro | Decreto n. 4.340 — Concede ao engenheiro Pedro Luiz Soares de Souza uma via ferrea, partindo do ponto onde acaba a franca navegação a vapor no rio Branco e dirigindo-se para o ponto mais conveniente da fronteira com a Guyana Inglesa. |
| | | 1904 — 27 de dezembro | Decreto n. 5.408 — Estabelece prazo para a apresentação dos estudos definitivos da estrada. |
| 43 | Rio Claro | 1892 — 29 de janeiro . | Decreto n. 719 — Autoriza a transferencia da Estrada de Ferro do Rio Claro á Companhia Paulista de Vias Ferrreas e Fluviaes. |
| | | 1900 — 30 de julho. . | Decreto n. 3.722 — Uniformiza os regulamentos tarifas em vigor nas Estradas de Ferro de Santos, Jundiáhy, Paulista, Mogyana e Sorocabana. |

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

Datas

Ementas

| | |
|-------------------------|--|
| 1901 — 24 de junho . . | Decreto n. 4.057 — Fixa em £ 1.500.000 ou réis 13.333:333\$333, ouro, o capital da estrada e dá outras providencias. |
| 1902 — 31 de outubro. | Decreto n. 4.634 — Approva as despezas feitas pela Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, durante o anno de 1901, por conta do capital da Estrada de Ferro Rio Claro, que fica elevado a £ 1.516.236. |
| 1903 — 9 de julho . . . | Decreto n. 4.861 — Approva as despezas feitas pela Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, durante o anno de 1902, por conta do capital da Estrada de Ferro do Rio Claro, que fica elevado a £ 1.536.871. |
| 1904 — 16 de agosto . | Aviso n. 587 — Approva o horario dos trens de passageiros e mixtos da estrada. |
| 1904 — 24 de novembro | Aviso n. 734 — Autoriza a supprimir os trens mixtos que correm entre S. Carlos e Jaboticabal (MT 1 e MT 2) e a annexar um carro de passageiros aos trens de carga (CT 9 e CT 10) no trecho entre S. Carlos e Bebedouro. |
| 1905 — 27 de fevereiro | Aviso n. 55 — Veja-se Estrada de Ferro Santos a Jundiahy. |
| 1905 — 28 de março . . | Decreto n. 5.496 — Approva as despezas feitas pela Companhia Paulista de Vias-Ferreas e Fluviaes, durante os annos de 1903 e 1904, por conta do capital da Estrada de Ferro do Rio Claro, que fica elevado a £ 1.602.376-2-11. (<i>Diario Official</i> de 7 de abril de 1905.) |
| 1906 — 14 de setembro | Decreto n. 6.130 — Approva as despezas feitas pela Companhia Paulista de Vias Ferreas, durante o anno de 1905, por conta do capital da Estrada de Ferro do Rio Claro, que fica elevado a £ 1.606.528-2-11. (<i>Diario Official</i> de 15 de setembro de 1906.) |
| 1907 — 1 de maio . . . | Portaria — Approva uma nova tarifa differencial e as reduções já em vigor. (<i>Diario Official</i> de 12 de maio de 1907.) |
| 1907 — 10 » » . . . | Portaria — Approva uma nova tarifa differencial para o transporte de passageiros. (<i>Diario Official</i> de 12 de maio de 1907.) |
| 1907 — 18 » » . . . | Aviso n. 173 — Approva a supressão da taxa movel applicada ás bagagens de passageiros, da tabella 1 A. (<i>Diario Official</i> de 21 de maio de 1907.) |
| 1907 — 2 de junho . . | Aviso n. 221 — Approva o horario a vigorar a 14 de julho do mesmo anno. (<i>Diario Official</i> de 3 de julho de 1907.) |
| 1907 — 10 de dezembro | Aviso n. 411 — Declara que o Ministerio fica sciente do accôrdo de trafego mutuo entre esta estrada e a «S. Paulo Railway» e determina que, em casos analogos, deve solicitar prévia autorização do Governo. |
| 1908 — 15 de junho . . | Decreto n. 6.987 — Approva as despezas feitas pela Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes durante o anno de 1906, por conta do capital da Estrada de Ferro do Rio Claro, que fica elevado a £ 1.615.853-8-5. (<i>Diario Official</i> de 11 de agosto de 1908.) |
| 1908 — 12 de novembro | Decreto n. 7.170 — Concede autorização á Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes para construção, uso e gozo de um ramal ferreo que vá terminar na cidade de Baurú. (<i>Diario Official</i> de 3 de dezembro de 1908.) |
| 1909 — 6 de maio . . . | Aviso communicando a esta Repartição ter sido approvada a tarifa especial para o transporte do gado bovino, em pé, da estação de Barretos á de Piranga, conforme requereram as Companhias São Paulo Railway e Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes. (<i>Diario Official</i> de 7 de maio de 1909.) |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-----------------|--|---|---|
| | | Datas | Ementas |
| 44 | Rio do Ouro | 1909 — 8 de julho . . | Decreto n. 7.453 — Approva as plantas e o orçamento do trecho de Pederneiras a Baurú, do ramal ferro concedido á Companhia Paulista de Vias Ferreas Fluviaes, pelo decreto n. 7.170, de 12 de novembro de 1908. (<i>Diario Official</i> de 14 de julho de 1909.) |
| | | 1909 — 30 de dezembro | Decreto n. 7.774 — Approva os estudos de rectificação da linha do Rio Claro entre a estação do mesmo nome e a de Morro Pellado. (<i>Diario Official</i> de 1 de janeiro de 1910.) |
| | | 1911 — 29 de maio . . | Aviso n. 75 — Declara que esta repartição está autorizada a providenciar no sentido de serem mantidos para as tarifas moveis das estradas de ferro de S. Paulo os preços basicos correspondentes á taxa de 16 dinheiros por l\$ e bem assim serem dotadas as respectivas locomotivas de apperellos que evitem a dispersão das fagulhas. (<i>Diario Official</i> de 30 de maio de 1911.) |
| | | 1893 — 5 de agosto . . | Portaria approvando as tarifas e <i>Condições Regulamentares</i> da estrada. |
| | | 1900 — 10 de fevereiro | Portaria providenciando (art. 1º) para que a estrada continue a reger-se pelo regulamento da Estrada de Ferro de Paulo Affonso. |
| 45 | Santos a Jundiahy (S. Paulo Railway). | 1908 — 18 de agosto . . | Aviso n. 102 — Autoriza o inspector geral de Obras Publicas a promover o estabelecimento do trafego mutuo entre esta estrada e a Central do Brazil. |
| | | 1911 — 15 » » . . | Aviso n. 295 — Autoriza a estabelecer entre a Central do Brazil e a Repartição de Aguas, Esgotos e Obras Publicas o accordo necessario, afim de que as mercadorias provenientes da zona da Rio do Ouro sejam conduzidas até Alfredo Maia, da linha Auxiliar. (<i>Diario Official</i> de 17 de agosto de 1911.) |
| | | 1896 — 3 de setembro. | Decreto n. 2.338 — Approva os estudos definitivos para a duplicação da linha e fixa em £ 2.900.000 o capital a despendar com essa duplicação. |
| | | 1900 — 30 de julho . . | Decreto n. 3.722 — Uniformiza os regulamentos e tarifas em vigor nas estradas de ferro de Santos a Jundiahy, Paulista, Mogyana e Sorocabana. |
| | | 1900 — 1 de outubro . . | Decreto n. 3.786 — Proroga até 31 de dezembro do mesmo anno o prazo para conclusão de todas as obras do trecho dos novos planos inclinados da Serra e da nova estação da Luz. |
| | | 1900 — 20 de dezembro | Decreto n. 3.865 — Adopta no regulamento approved pelo decreto n. 9.928, de 11 de abril de 1888 para o serviço telegraphico da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy, todo o capitulo 22 do titulo 3º do regulamento que baixou com o decreto n. 1.663 de 30 de janeiro de 1894. |
| | | 1901 — 3 de junho . . | Decreto n. 4.034 — Autoriza a «S. Paulo Railway Company, limited» a incorporar ao respectivo capital a quantia de £ 952.520-3-0, excesso de despesa com a duplicação da linha de Santos a Jundiahy. |
| | | 1901 — 17 » » . . | Aviso n. 124 — Approva as bases para tarifas. |
| | | 1904 — 13 de agosto . . | Aviso n. 580 — Approva o horario dos trens de passageiros e mixtos da estrada. |
| | | 1905 — 27 de fevereiro | Aviso n. 55 — Autoriza as Companhias «S. Paulo Railway», Paulista e Mogyana a alterarem os respectivos regulamentos do telegrapho, do seguinte modo : A' classe 6ª do art. 2º do regulamento do telegrapho accrescentem-se as palavras « urgente e ordinario », ficando assim redigida : 6.ª Telegramma particular urgente e ordinario. Ao art. 10 do mesmo regulamento, accrescentem-se o seguinte paragrapho : |

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

| Datas | Ementas |
|------------------------|--|
| | <p>«Os telegrammas apresentados como urgentes terão esta declaração assignada pelo signatario do telegramma, serão transmittidos de preferencia aos ordinarios de igual categoria e pagarão taxa dupla.»</p> |
| 1906—23 de abril . . | <p>Aviso n. 100 — Aceita a nova applicação, a partir de 1 de maio em diante, da tabella 2 A, das tarifas, do seguinte modo :</p> <p>Até 200 kilometros, 200 réis por tonelada-kilometro ; de 201 a 300 kilometros, 180 réis por tonelada-kilometro ; de 301 em diante, 140 réis por tonelada-kilometro. (<i>Diario Official</i> de 24 de abril de 1906.)</p> |
| 1906 — 4 de maio . . | <p>Aviso n. 114 — Aceita a resolução adoptada para a tarifa de transporte de passageiros em sua linha e que é a seguinte: 1ª classe, 65 réis por kilometro e 2ª classe, 32,5 réis por kilometro. (<i>Diario Official</i> de 5 de maio de 1906.)</p> |
| 1906—27 de novembro | <p>Aviso n. 359 — Reduz a tarifa do café pelo seguinte modo:</p> <p>Para o café beneficiado da tabella 3 — 160 réis por tonelada e por kilometro. Para o café em casquinha da tabella 3 A — 140 réis por tonelada e por kilometro. Para o café em cereja ou em côco da tabella 3 B — 123 réis por tonelada e por kilometro. Esta alteração deverá vigorar de 1 de dezembro do corrente anno a 30 de junho de 1907, desde que a taxa cambial sobre Londres se mantenha acima de 12 dinheiros, sendo que, no caso contrario, e depois daquella data, terá a estrada de executar a tarifa de que trata o aviso n. 124, de 17 de junho de 1901, salvo accordo posterior. (<i>Diario Official</i> de 23 de novembro de 1906.)</p> |
| 1907— 1 de abril. . . | <p>Aviso n. 116 — Approva o abatimento de 12,5 %, ou seja a adopção da base de 146 réis por tonelada e por kilometro, para o café da tabella 3 ; de 123 réis para o café em casquinha, da tabella 3 A, e de 112 para o café em cereja, ou em côco, da tabella 3 B.</p> |
| 1907—11 de maio. . . | <p>Portaria — Approva a nova tarifa differencial para a tabella 1 A. (<i>Diario Official</i> de 29 de maio de 1907.)</p> |
| 1907—18 de dezembro. | <p>Aviso n. 420 — A titulo de experiencia, autoriza a modificar as Tarifas para o transporte de gado vaccum. (<i>Diario Official</i>, de 20 de dezembro de 1907.)</p> |
| 1908 — 3 de fevereiro. | <p>Aviso n. 37 — Declara que fica approvada a nova tabella de passagens para o serviço suburbano, entre as estações desde S. Bernardo até Pirituba.</p> |
| 1908 — 8 de abril. . . | <p>Aviso n. 123 — Declara, para os fins convenientes, que, de accordo com o parecer, fica approvada a supressão dos dizeres « Não se permitem meias passagens », do art. 6º do regulamento vigente desta estrada.</p> |
| 1909 — 6 de maio. . | <p>Aviso communicando a esta Repartição ter sido approvada a tarifa especial para o transporte do gado bovino, em pé, da estação de Barretes á de Piranga, conforme requereram as companhias <i>São Paulo Railway</i> e <i>Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes</i>. (<i>Diario Official</i> de 7 de maio de 1909.)</p> |
| 1909 — 21 de setembro | <p>Aviso n. 256, approvando a tarifa, com a redução proposta, de transporte de café, proporcional ás distancias até S. Paulo, recebido o producto em trafego mutuo na estação final. (<i>Diario Official</i> de 23 de setembro de 1909.)</p> |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-----------------|-------------------------------|---|--|
| | | Datas | Ementas |
| | | 1910 — 27 de abril . . . | Aviso n. — Approva a nova tarifa para o transporte de café entre as estações de Jundiáhy e Santos. (<i>Diario Official</i> de 28 de abril de 1910.) |
| | | 1910 — 17 de maio. . . | Aviso n. — Approva a redução seguinte na tarifa de passageiros: <i>Passagens de 1ª classe</i> — De S. Paulo ao Braz, ao preço especial e reduzido de 5\$; de Santos e vice-versa, idem, idem. <i>Passagens de 2ª classe</i> — Reduzida a base actual de 32,5 réis para 30 réis, por kilometro. |
| 46 | S. Luiz de Caceres ao Guaporé | 1911 — 6 de dezembro | Decreto n. 9.178 — Abre o credito de 50:000\$ para os estudos de uma linha ferrea de S. Luiz de Caceres ao ponto mais francamente navegavel do rio Guaporé em Matto Grosso. (<i>Diario Official</i> de 12 de dezembro de 1911.) |
| 47 | S. Luiz a Caxias | 1905 — 3 de janeiro . | Lei n. 1.329 — Autoriza o Governo a promover a construção de uma estrada de ferro entre as cidades de Caxias e S. Luiz, no Estado do Maranhão. |
| | | 1905 — 30 de outubro. | Portaria approvando as instruções para estudos definitivos. (<i>Diario Official</i> de 15 de novembro de 1905.) |
| | | 1906 — 6 de março . | Decreto n. 5.914 — Abre o credito especial de 180:000\$ para o proseguimento dos estudos da estrada. (<i>Diario Official</i> de 10 de março de 1906.) |
| | | 1906 — 5 de maio. . | Portaria alterando o quadro do pessoal constante do art. 9º das instruções approvadas por portaria de 30 de outubro de 1905. (<i>Diario Official</i> de 6 de maio de 1906.) |
| | | 1907 — 21 de fevereiro | Decreto n. 6.379 — Abre o credito de 40:000\$ para occorrer ás despesas com a conclusão dos estudos. (<i>Diario Official</i> de 23 de fevereiro de 1907.) |
| | | 1907 — 16 de setembro | Decreto n. 6.643 — Abre o credito de 150:000\$ para ser applicado ás despesas de estudos e construção da estrada. (<i>Diario Official</i> de 19 de setembro de 1907.) |
| | | 1907 — 3 de outubro . | Decreto n. 6.670 — Approva os estudos e orçamento da estrada correspondente ao traçado que passa por Bom Successo, inclusive o ramal de Itaquy, na extensão total de 393.726 metros e bem assim o respectivo orçamento na importancia de 17.216:847\$830. (<i>Diario Official</i> de 5 de outubro de 1907.) |
| | | 1908 — 20 de agosto . | Decreto n. 7.073 — Autoriza o contracto da construção desta estrada e do ramal de Itaquy. (<i>Diario Official</i> de 17 de outubro de 1908.) |
| | | 1908 — 10 de dezembro | Decreto n. 7.222 — Abre o credito de 150:000\$ para occorrer ás despesas de estudos e construção desta estrada. |
| | | 1908 — 22 » » | Aviso n. 175 — Approva as providencias tomadas relativamente á suspensão dos serviços de locação e dispensa do respectivo pessoal, em virtude do contracto celebrado para execução de taes serviços. (<i>Diario Official</i> de 23 de dezembro de 1908.) |
| | | 1909 — 27 de maio . | Decreto n. 7.425 — Transfere para a razão social Ibirocahy & Comp. o contracto de construção desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 2 de junho de 1909.) |
| | | 1910 — 27 de janeiro . | Decreto n. 7.837 — Substitue diversas clausulas do decreto n. 7.073, de 20 de agosto de 1908. (<i>Diario Official</i> de 30 de janeiro de 1910.) |
| | | 1910 — 8 de novembro | Decreto n. 8.353 — Approva, com exclusão do ramal de Galeana, os estudos definitivos e orçamento, na importancia total de 11.443:995\$344, dos trechos de Rosario a Itapicuru, na extensão de 57.200 metros, e de Caxias a Codó, na extensão de 85.000 metros, da Estrada de Ferro de S. Luiz a Caxias e ramal de Itaquy. (<i>Diario Official</i> de 13 de novembro de 1910.) |
| | | 1911 — 8 de maio. . . | Decreto n. 8.709 — Abre o credito de 300:000\$ para os estudos definitivos de uma estrada de ferro que, partindo de Coroatá, nesta estrada, vá ter a uma localidade á margem do Tocantins, no Maranhão. (<i>Diario Official</i> de 10 de maio de 1911.) |

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

Datas

Ementas

| | | |
|---|------------------------|--|
| | 1911 — 11 de outubro. | Decreto n. 9027 — Approva a tabella de preços complementar á do contracto para a construção e declara extensivas a esta estrada as condições geraes e especificação da rêde de viação geral da Bahia. (<i>Diario Official</i> de 21 de outubro e de 23 e 25 de novembro de 1911.) |
| | 1910 — 4 de agosto . | Decreto n. 8.129—Approva os estudos definitivos, inclusive o orçamento, na importancia de 4 040:421\$900, do primeiro trecho de 84,440 kilometros. (<i>Diario Official</i> de 12 de agosto de 1910.) |
| S. Pedro a S. Luiz e S. Borja. | 1911 — 15 de fevereiro | Decreto n. 8.559 — Autoriza o contracto para o estudo e construção das linhas ferreas de S. Pedro a S. Luiz e S. Borja. (<i>Diario Official</i> de 22 de fevereiro de 1911.) |
| | 1911 — 6 de setembro. | Decreto n. 8.948 — Substitue a clausula I do decreto n. 8.559, de 15 de fevereiro de 1911. (<i>Diario Official</i> de 14 de setembro de 1911.) |
| | 1911 — » » » . | Decreto n. 8.949 — Proroga por 3 mezes o prazo estipulado na clausula III do decreto n. 8.559, de 15 de fevereiro de 1911, para apresentação dos estudos definitivos das linhas ferreas de S. Pedro a S. Luiz e S. Borja. (<i>Diario Official</i> de 14 de setembro de 1911.) |
| S. Sebastião á Sant'Anna do Livramento. | 1911 — 15 de fevereiro | Decreto n. 8.556 — Autoriza o contracto para o estudo e construção desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 21 de fevereiro de 1911.) |
| Sorocabana e Ituana. | 1895 — 6 de maio . . | Decreto n. 2.020 — Approva provisoriamente as <i>Instruções Regulamentares</i> e tarifas para vigorarem nas linhas ferreas de Tatuhy a Itararé e de Botucatu á Tibagy; bem assim as bases para applicação de tarifas moveis. |
| | 1895 — 17 de outubro. | Decreto n. 2.130 — Approva a mudança de Botucatu por ponto inicial da linha de Botucatu á Tibagy para a estação de Capão Bonito. |
| | 1900 — 30 de julho . . | Decreto n. 3.723 — Uniformiza os regulamentos e tarifas em vigor nas estradas de ferro de Santos a Jundiahy, Paulista, Mogyana e Sorocabana. |
| | 1900 — 20 de agosto . | Decreto n. 3.747 — Proroga por mais tres annos o prazo fixado na clausula IV do decreto n. 436 F, de 4 de julho de 1891, para conclusão das obras de prolongamento da estrada. |
| | 1904 — 18 de maio. . | Aviso n. 397 — Approva o horario que tem de vigorar nos trens dos prolongamentos federaes da estrada. |
| | 1907 — 7 de março. . | Decreto n. 6.401 — Approva os novos estudos definitivos relativos ao trecho comprehendido entre Aca-rassú e Itararé, sendo fixado o prazo de dois mezes para inicio das obras e de dous annos para conclusão de toda a linha até Itararé. (<i>Diario Official</i> de 10 de março de 1907.) |
| | 1907 — 15 de junho . | Decreto n. 6.524—Autoriza a « Sorocabana Railway » a funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> de 17 de julho de 1907.) |
| | 1907 — 25 » » » . | Decreto n. 6.574 — Concede autorização á « Sorocabana Railway Company » para continuar a funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> de 31 de julho de 1907.) |
| | 1907 — 29 de agosto. | Decreto n. 6.623 — Revalida a concessão feita á antiga Companhia Estrada de Ferro Sorocabana, na conformidade do decreto n. 10.090, de 21 de novembro de 1888, e transferida ao Governo de S. Paulo, juntamente com as demais concessões e estradas de ferro adquiridas pelo Governo Federal, em leilão de 5 de agosto de 1904. (<i>Diario Official</i> de 28 de setembro de 1907.) |
| | 1907—26 de setembro. | Aviso n. 320 — Autoriza a abertura do trafego provisorio, no trecho comprehendido entre as estações de Itapetininga e Engenheiro Hermillo, com 53.900 ^m de extensão. |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-----------------|-------------------------|---|---|
| | | Datas | Ementas |
| | | 1907 — 31 de outubro. | Decreto n. 6.709 — Autoriza a «Sorocabana Railway a funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> de 8 de novembro de 1907.) |
| | | 1908 — 9 de janeiro . | Decreto n. 6.819 — Approva os novos estudos definitivos e orçamento de 3.729:265\$948, relativos ao trecho de 65 kilometros e 371 metros, comprehendido entre Cerqueira Cesar e Ilha Grande, da linha de Tibagy. |
| | | 1908 — 27 » » . | Aviso n. 21 — Declara que foi approvada a nova bella proposta pela estrada, para os fretes das ns. 12 e 13 de suas tarifas, destinadas ao transporte de madeiras justas o aparelhadas. (<i>Diario Official</i> de 28 de janeiro de 1908.) |
| | | 1908 — 8 de outubro . | Decreto n. 7.149 — Approva os novos estudos definitivos e orçamento do trecho de Ilha Grande ao Salto Grande do Paranapanema, na extensão de 48 kilometros e 465 metros de linha de Tibagy. (<i>Diario Official</i> de 17 de outubro de 1908.) |
| | | 1909 — 3 de junho . . | Decreto n. 7.432 — Concede autorização á «Sorocabana Railway Company» para continuar a funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> de 10 de junho de 1909.) |
| | | 1909 — 6 de setembro. | Portaria approvando a redução dos fretes para o transporte de animaes, conforme propoz a companhia. (<i>Diario Official</i> de 7 de setembro de 1909.) |
| | | 1909 — | Aviso approvando o accordo de trafego mutuo provisório com a S. Paulo-Rio Grande. (<i>Diario Official</i> de 7 de novembro de 1909.) |
| | | 1910 — 6 de janeiro . | Decreto n. 7.807 — Concede autorização á «Sorocabana Railway Company» para continuar a funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> de 15 de janeiro de 1910.) |
| | | 1910 — 12 de maio. . | Lei n. 2.251 — Autoriza o credito especial de 334:559\$143 para pagamento dos juros garantidos á Estrada de Ferro Sorocabana, de 29 de agosto a 31 de dezembro de 1907. (<i>Diario Official</i> de 18 de maio de 1910.) |
| | | 1910 — » » » . . | Decreto n. 7.995 — Transfere o porto de Tibagy para o rio Paraná, no lugar que melhor convier para a travessia desse rio, o ponto terminal da linha ferrea, comprehendida nas da Estrada de Ferro Sorocabana, que, segundo a clausula 1ª do decreto n. 6.623, de 29 de agosto de 1907, se dirigia de Capão Bonito para Agua-Boa, situada nas proximidades da foz do rio Tibagy, sendo mantida a mesma garantia de juros por kilometro, devendo ser modificado nesse sentido o contracto celebrado com o Governo de S. Paulo, nos termos do referido decreto. (<i>Diario Official</i> de 5 de junho de 1910.) |
| | | 1910 — 26 » » . . | Decreto n. 8.034 — Abre o credito de 364:559\$143 para occorrer ao pagamento dos juros garantidos a esta estrada, correspondentes ao periodo de 29 de agosto a 31 de dezembro de 1907. (<i>Diario Official</i> de 31 de maio de 1910.) |
| | | 1910 — 22 de junho. . | Aviso n. 69 — Autoriza providencias para que, de conformidade com os accordos de trafego mutuo, suppram essas estradas, (Paraná, S. Paulo-Rio Grande e Sorocabana) umas ás outras, o materia necessario para occorrer ao transporte de mercadorias, que se acham accumuladas. |
| | | 1910 — 5 de agosto . | Aviso n. 372 — Approva as bases da tarifa de café da tabella n. 3, desta Companhia. |
| | | 1911 — 29 de maio. . | Aviso n. 75 — Declara que esta repartição está autorizada a providenciar no sentido de serem mantidas para as tarifas moveis das estradas de ferro de São Paulo os preços basicos correspondentes á taxa de 16 dinheiros por l\$ e tem assim serem dotadas as respectivas locomotivas de apprelhos que evitem a dispersão de fagulhas. (<i>Diario Official</i> de 30 de maio de 1911.) |

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

| NÚMERO | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|--------|--|---|--|
| | | Datas | Ementas |
| | | 1911—16 de novembro | Decreto n. 9.024 — Prorroga por 4 mezes o prazo fixado na clausula II do decreto n. 7.995, de 12 de maio de 1910, para apresentação dos estudos definitivos do ramal de Tibagy, desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 18 de novembro de 1911.) |
| 1 | South American Railway. . . | 1909 — 28 de outubro. | Decreto n. 7.633— Concede autorização a esta companhia para funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> de 6 de novembro de 1909.) |
| 2 | South Braziliam Railway Company, limited. | 1910 — 14 de abril . . | Decreto n. 7.955 — Concede autorização a esta Companhia para funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> , de 20 de abril de 1910.) |
| 3 | State of Bahia South Western Railway Company. | 1909 — 4 de fevereiro | Decreto n. 7.317 — Concede autorização a «The State of Bahia South Western Railway Company, limited» para funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> de 13 de fevereiro de 1909.) |
| 4 | Subterranea entre a Capital Federal e Nictheroy. | 1903 21 — de julho. . | Decreto n. 993 — Concede ao Dr. Carlos Cesar de Oliveira Sampaio e Antonio Julio de Oliveira Sampaio, pelo prazo de 60 annos, a construcção de uma estrada de ferro subterranea por tracção electrica, systema tubular, bitola de um metro, ligando a Capital Federal á cidade de Nictheroy. |
| 5 | Sud-Ouest résilien. | 1906—31 de janeiro . | Decreto n. 5.876 — Concede autorização á «Compagnie des Chémins de Fer Sud-Ouest Brésiliens» para continuar a funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> de 31 de março de 1906.) |
| 6 | Southern San Paolo Railway Company, limited. | 1911 — 17 de maio. . | Decreto n. 8.730 — Concede autorização a esta Companhia para funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> de 26 de maio de 1911.) |
| 7 | Sul da Bahia. | 1908 — 10 de junho . | Decreto n. 6.988 — Abre o credito de 200:000\$ para occorrer ás despezas com o reconhecimento e estudos da linha ferrea de ligação dos Estados da Bahia e Minas Geraes. (<i>Diario Official</i> de 17 de junho de 1908.) |
| | | 1909—14 de janeiro. . | Decreto n. 7.285 — Abre o credito de 200:000\$ para occorrer ás despezas effectuadas em 1903 com as estradas da linha ferrea de ligação dos Estados da Bahia e Minas Geraes. (<i>Diario Official</i> de 20 de janeiro de 1909.) |
| 8 | Taubaté ao Amparo | 1891 — 18 de abril . . | Decreto n. 155 — Concede privilegio, sem garantia de juros, para construcção, uso e gozo de uma estrada de ferro entre as cidades de Taubaté e Amparo, no Estado de S. Paulo, passando por territorio do de Minas Geraes. |
| | | 1892 — 20 de agosto . | Decreto n. 1.017 — Approva com modificações os estudos da estrada na extensão de 72 kilometros. |
| | | 1893 — 30 » » . | Decreto n. 1.029 — Altera as clausulas I, V e IX do decreto n. 155, de 18 de abril de 1891. |
| | | 1896 — 11 de dezembro | Decreto n. 2.403 — Prorroga por quatro annos o prazo para a conclusão das obras. |
| 9 | Therezopolis. | 1911 — 28 » » . | Decreto n. 9.255 — Concede a esta estrada o prolongamento de sua linha ferrea até o sul de Itabora de Matto Dentro e dá outras providencias. (<i>Diario Official</i> de 30 de dezembro de 1911.) |
| 10 | Tijuca (Tramway Electrico) . | 1902 — 21 de maio. . | Decreto n. 4.414 — Transfere ao Banco da Republica do Brazil a concessão da Estrada de Ferro da Tijuca. |
| | | 1902—13 de novembro | Decreto n. 4.664 — Reduz a 3:600\$ a quota de fiscalização da Estrada de Ferro da Tijuca, de que trata o art. 2º do decreto n. 4.414, de 21 de maio de 1902. |
| | | 1904 — 5 de maio. . . | Aviso n. 360 — Altera as tarifas da estrada, devendo vigorar os seguintes preços : da Juncção á Usina, 200 réis; da Usina á Caixa de Agua, 300 réis, e da Caixa de Agua ao Alto, 500 réis. |
| | | 1905 — 17 de março . | Aviso n. 79 — Approva a modificação no horario dos carros. |
| | | 1907 — 10 de maio. . | Aviso n. 161 — Approva, provisoriamente, o horario proposto e autoriza, nas mesmas condições, o trafego mutuo entre esta e a linha de Villa Isabel, obrigando-se, porém, dentro de um mez, a apresen- |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-----------------|--|---|--|
| | | Datas | Ementas |
| 61 | Tram-Road de Nazareth. . . | 1910 — 31 de janeiro. | tar ao Governo as bases do accôrdo para aquel trafego. (<i>Diario Official</i> de 11 de maio de 1907.) Decreto n. 7.842 — Transfere á Prefeitura do Districto Federal, para o fim de ficar sujeita ao regimen de concessões por esta contractadas, a Estrada de Ferro da Tijuca. (<i>Diario Official</i> de 1 e 10 de fevereiro de 1910.) |
| | | 1893 — 13 de julho. . | Decreto n. 1.477 — Fixa o capital em 1.890:000\$000. |
| | | 1893 — 12 de agosto . | Portaria approvando as alterações nas tarifas approvadas por portaria de 28 de agosto de 1891. |
| | | 1906 — 29 de maio . . | Decreto n. 6.053 — Transfere ao Governo do Estado da Bahia o direito de resgatar o trecho de concessão federal, de Santo Antonio de Jesus á cidade de Amargosa. (<i>Diario Official</i> de 31 de maio 1906.) |
| | | 1906 — 25 de junho . . | Termo de transferencia, ao Governo do Estado da Bahia do direito de resgatar o trecho de concessão federal de Santo Antonio de Jesus á cidade de Amargosa. |
| | | 1910 — 23 de outubro. | Decreto n. 8.321 — Autoriza a revisão do contracto approved pelo decreto n. 7.308, de 29 de janeiro de 1909, para o fim de ser constituida a rêde de viação ferrea federal da Bahia. |
| | | 1910 — 5 de novembro | Aviso n. 24 — Autoriza as reduções de 25 % no transporte em wagons completos de kerozene usado, este quando despachado em trens de lotação nunca inferior a 12 wãgons, na Estrada de Ferro Central da Bahia. |
| | | 1911 — 29 de março . | Officio ao director desta repartição communicando que deixa de ser approved o fornecimento do material rodante e approvando o orçamento para a redução da bitola a um metro entre trilhos, linha telegraphica com appparelhos Morse e modificações de obras d'arte com alterações e especificações que determina. Este officio determina ainda outras providencias e resoluções. (<i>Diario Official</i> de 1 de abril de 1911.) |
| | | 1911 — 31 » » . | Decreto n. 8.648 — Autoriza a revisão do contracto de 31 de outubro de 1910, lavrado com a Companhia Viação Geral da Bahia, na conformidade do decreto n. 8.321, de 23 de outubro do mesmo anno. (<i>Diario Official</i> de 4 e 5 de abril de 1911.) |
| | | 1911 — 8 de maio . . | Decreto n. 8.707 — Abre o credito de 600:000\$ para os estudos dos prolongamentos e ramaes da rêde de viação ferrea da Bahia. (<i>Diario Official</i> de 10 de maio de 1911.) |
| | | 1911 — 21 de junho . | Decreto n. 8.794 — Autoriza a emissão de titulos no valor de francos 60.000.000, de juro annual de 4 %, ouro, para pagamento de serviços contractados com a Companhia Viação Geral da Bahia. (<i>Diario Official</i> de 23 de junho de 1911.) |
| | | 1911 — 23 de agosto . | Decreto n. 8.918 — Abre o credito de 400:000\$ para os estudos dos prolongamentos e ramaes desta rêde. (<i>Diario Official</i> de 25 de agosto de 1911.) |
| | | 1911 — 30 » » . | Decreto n. 8.939 — Concede autorização á <i>Compagnie des Chémins de Fer Federaux de l'Est Brésilien</i> para funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> de 2 de setembro de 1911.) |
| | | 1911 — 4 de outubro. | Decreto n. 9.005 — Approva o orçamento na importancia maxima de 4.623:728\$332 das despesas relativas a diversas obras a executar na Estrada de Ferro da Bahia a Alagoinhas. (<i>Diario Official</i> de 17 de outubro de 1911.) |
| 1911 — 11 » » . | Decreto n. 9.029 — Transfere para a <i>Compagnie des Chémins de Fer Federaux de l'Est Brésilien</i> o contracto celebrado com a Companhia Viação Geral da Bahia, por decreto n. 8.648, de 31 de março de 1911. (<i>Diario Official</i> de 17 e 20 outubro de 1911.) | | |

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

| | Datas | Ementas |
|---|------------------------|--|
| | 1911 — 14 de outubro. | Decreto n. 9.005 A — Approva o orçamento na importância de 4.623:723\$332 das despesas relativas á substituição da via permanente da linha de Alagoinhas até ao rio S. Francisco. (<i>Diario Official</i> de 31 de dezembro de 1911.) |
| | 1911— 3 de novembro | Decreto n. 9077 — Approva os estudos definitivos referentes ao ramal de Timbó a Cipó, partindo da estação de Aporá, nesta estrada, na extensão de 40 kilometros, bem assim o respectivo orçamento, de 1.483:295\$983. (<i>Diario Official</i> de 11 de novembro de 1911.) |
| | 1911— 8 » » | Decreto n. 9.103—Proroga até 30 de novembro o prazo a que se refere a clausula XLIII do contracto approved pelo decreto n. 8.648, de 31 de março de 1911. (<i>Diario Official</i> de 19 de novembro de 1911.) |
| | 1911— 16 » » | Decreto n. 9.122 — Proroga até 31 de dezembro de 1911 o prazo a que se refere o n. 5, 1 da clausula 1 do contracto approved pelo decreto n. 8.648, de 31 de março de 1911. (<i>Diario Official</i> de 19 de novembro de 1911.) |
| | 1911—20 de dezembro | Decreto 9.229 — Abre o credito de 200:000\$ para os estudos dos prolongamentos e ramaes da rêde de viação ferrea da Bahia. (<i>Diario Official</i> de 23 de dezembro de 1911.) |
| | 1911—30 » » | Decreto n. 9.278 —Autoriza a aquisição da Estrada de Ferro Bahia e Minas e subseqente incorporação a esta rêde. (<i>Diario Official</i> de 31 de dezembro de 1911.) |
| Uberaba a Coxim | 1890 — 16 de outubro. | Decreto n. 862 — Concede privilegio, garantia de juros e mais favores para o estabelecimento de um systema de viação geral, ligando diversos Estados da União á Capital Federal. |
| | 1894 — 20 de janeiro. | Decreto n. 1.658 — Approva com modificações os estudos definitivos da 1ª secção da linha, na extensão de 103 kilometros. |
| | 1894 — 27 de agosto . | Decreto n. 1.779 — Proroga por dous annos os prazos estatuidos na clausula III do decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890, para inicio e conclusão das obras da estrada. |
| | 1901 — 23 de fevereiro | Decreto n. 3.940 — Proroga até 31 de dezembro de 1902 o prazo para conclusão dos 100 primeiros kilometros da estrada. |
| | 1904 — 2 de março. . | Decreto n. 5.150 — Proroga até 31 de dezembro de 1905 o prazo para a conclusão dos 100 primeiros kilometros da estrada. |
| | 1904 — 30 de julho. . | Decreto n. 5.266 — Transfere á Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brazil a concessão da Estrada de Ferro de Uberaba a Coxim com algumas modificações das respectivas clausulas. |
| | 1904 — 18 de outubro. | Decreto n. 5.349 — Autoriza a revisão das concessões das Estradas de Ferro de Uberaba a Coxim e de Catalão a Palmas. |
| Viação Geral da Bahia. . . . | 1888 — 24 de fevereiro | Portaria approvando as <i>Condições Regulamentares</i> e tarifas da estrada. |
| Bahia ao S. Francisco e ramal do Timbó. | 1897 — 3 » » | Portaria approvando as bases para alteração das tarifas em vigor e adopção da taxa movel. |
| | 1897 — 26 de maio . . | Portaria approvando provisoriamente as alterações feitas nas tarifas e <i>Instruções Regulamentares</i> da estrada, approvadas por portaria de 24 de fevereiro de 1888. |
| | 1897 — 19 de julho. . | Decreto n. 2.553 — Approva definitivamente as bases das tarifas da estrada. |
| | 1901 — 25 de junho . | Decreto n. 4.058 — Approva o contracto para o arrendamento provisorio da estrada e ramal com os engenheiros Jeronymo Teixeira de Alencar Lima e Austriiliano Honorio de Carvalho. |
| | 1901 — 27 » » | Contracto para o arrendamento provisorio da estrada e ramal. |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-----------------|----------------------------|---|---|
| | | Datas | Ementas |
| | | 1904 — 19 de agosto . | Aviso n. 4 — Altera a praxe seguida na interpretação do art. 117 das <i>Condições Regulamentares</i> da estrada. |
| | | 1909 — 29 de janeiro. | Publicação das alterações nas instruções regulamentares, bases das tarifas e pauta, relativas ás estradas de ferro de S. Francisco, Bahia ao S. Francisco, Ramal do Timbó e Timbó a Propriá, approvados pela clausula XXV do decreto n. 7.308, de 29 de janeiro de 1909. (<i>Diario Official</i> de 25 de maio de 1909.) |
| | Central da Bahia | 1910 — 22 de fevereiro | Aviso n. 27 — Autoriza a redução da bitola desta estrada, entre as estações de Calçada e Alagoinhas. |
| | | 1885 — 4 de julho . . | Decreto n. 9.455 — Approva provisoriamente as <i>Condições Regulamentares</i> e tarifas da estrada. |
| | | 1899 — 3 de janeiro . | Decreto n. 3.187 — Approva as alterações feitas nas tarifas em vigor na estrada. |
| | | 1900 — 14 de maio . . | Decreto n. 3.656 — Altera as <i>Condições Regulamentares</i> e tarifas em vigor na estrada. |
| | | 1901 — 30 de dezembro. | Decreto n. 4.299 — Approva o contracto para e arrendamento provisorio da estrada. |
| | | 1902 — 8 de janeiro . | Contracto para o arrendamento provisorio. |
| | | 1902 — 21 de outubro. | Aviso n. 47 — Autoriza o abatimento de 20 % nos fretes das tarifas 6, 7, 8 e 9, calculados sobre a base invariavel de 11 dinheiros por mil réis, em favor dos generos de exportação provenientes da zona sertaneja, á distancia de quatro leguas do eixo da linha, da estação de Tapéra para cima. |
| | | 1904 — 17 de março . . | Aviso n. 2 — Reduz de 30 % a tarifa de generos de primeira necessidade. |
| | | 1909 — 29 janeiro . . | Publicação das alterações nas bases das tarifas da Estrada de Ferro Central da Bahia, approvadas pela clausula XXV do decreto n. 7.308, de 29 de janeiro de 1909. (<i>Diario Official</i> de 25 de maio.) |
| | S. Francisco. | 1894 — 21 de maio . . | Decreto n. 1.717 — Approva as novas tarifas e <i>Instruções Regulamentares</i> da estrada. |
| | | 1900 — 23 de janeiro . | Decreto n. 3.565 — Contracta com o engenheiro Miguel de Teive e Argollo o arrendamento definitivo da estrada. |
| | | 1900 — 26 » » . | Contracto de arrendamento da estrada. |
| | | 1900 — 17 de fevereiro | Portaria approvando as alterações nas <i>Instruções Regulamentares</i> , pauta e tarifas da estrada. |
| | | 1901 — 12 de setembro | Aviso n. 10 — Approva a modificação no horario em vigor, approvado por aviso n. 4, de 22 de julho de 1898. |
| | | 1902 — 22 de fevereiro | Aviso n. 4 — Modifica o horario dos trens, em vigor na estrada. |
| | | 1902 — 28 de julho . . | Aviso n. 10 — Approva a Pauta e Tarifas a vigorar na estrada. |
| | | 1903 — 13 de março . | Aviso n. 1 — Classifica provisoriamente na tarifa 7 o cobre nacional preparado no interior do Estado, mantendo-se para o cobre em chapas e vergalhões a classificação actualmente em vigor na tarifa 6. |
| | | 1904 — 17 » » . | Aviso n. 2 — Regula o transporte de agua e reduz de 30 % a tarifa de generos de primeira necessidade. |
| | | 1904 — 7 de julho . . | Aviso n. 7 — Resolve fazer cessar a redução de tarifas dos generos de primeira necessidade, adoptada pelo aviso n. 2, de 17 de março corrente. |
| | | 1908 — 8 de fevereiro. | Aviso n. 9 — Approva o orçamento organizado pelos arrendatarios para as despesas de custeio no corrente exercicio, na importancia total de 1.533:604\$560. (<i>Diario Official</i> de 9 de fevereiro de 1908.) |
| | | 1908 — 30 de setembro | Aviso n. 123 — Autoriza os arrendatarios a estabelecer uma parada no povoado de Carrapichel. |
| | | 1909 — 29 de janeiro. | Decreto n. 7.308 — Approva as clausulas para novação do contracto de arrendamento definitivo desta estrada, no Estado da Bahia, e para o contracto de arrendamento provisorio da estrada de ferro de |

NUMERO

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | | DECRETOS, PORTARIAS, AVISOS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-------------------------|---|---|--|
| Datas | Ementa | | |
| 1909 — 29 de janeiro. | Bahia ao S. Francisco, do ramal do Timbó e dos trechos que forem sendo entregues ao trafego do prolongamento da Timbó a Propriá e da Estrada de F. Central da Bahia. (<i>Diario Official</i> de 23 de março de 1909.) | | |
| 1909 — 19 de outubro. | Publicação das alterações nas intrucções regulamentares, bases das tarifas e pauta, relativas ás estradas de ferro de S. Francisco, Bahia ao S. Francisco, Ramal do Timbó e Timbó a Propriá, approvadas pela clausula XXV do decreto n. 7.308, de 29 de janeiro de 1909. (<i>Diario Official</i> de 25 de maio de 1909.) | | |
| 1909 — 29 de janeiro. | Aviso n. 83 — Approva a planta para a ligação da estrada ao ramal do Timbó, com a obrigação, porém, de intercalar dois trilhos em vez de um, afim de ser evitado o desvio do eixo da linha e reduzido o orçamento de 14:000\$ a 6:658\$818, que será levado á conta de capital. | | |
| 1909 — 24 de maio. | Decreto n. 7.308 — Approva as clausulas para novação do contracto de arrendamento definitivo da Estrada de Ferro S. Francisco e para o contracto de arrendamento provisório da Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco, do ramal do Timbó e dos trechos que forem sendo entregues ao trafego do prolongamento de Timbó a Propriá e da Estrada de Ferro Central da Bahia. (<i>Diario Official</i> de 23 março de 1909.) | | |
| 1909 — 19 de agosto. | Publicação, no <i>Diario Official</i> , das alterações das tarifas e intrucções regulamentares das estradas de ferro de S. Francisco, Bahia ao S. Francisco, ramal do Timbó e Timbó a Propriá, approvadas pela clausula XXV do decreto n. 7.308, de 29 de janeiro de 1909. | | |
| 1904 — 19 de maio. | Decreto n. 7.509 — Transfere para a Companhia Viação Geral da Bahia o contracto de arrendamento das estradas de ferro federaes, de que trata o decreto n. 7.308, de 29 de janeiro de 1909. (<i>Diario Official</i> de 25 de agosto de 1909.) | | |
| 1905 — 27 de fevereiro | Portaria approvando as intrucções para estudos definitivos da Estrada de Ferro do Timbó, no Estado da Bahia, á cidade de Propriá, no Estado de Sergipe. | | |
| 1907 — 3 de outubro | Portaria alterando o quadro do pessoal da comissão de estudos da estrada, a que se refere o art. 10 das intrucções approvadas por portaria de 19 de maio de 1904. | | |
| 1907 — 24 » » | Decreto n. 6.671 — Approva os estudos e orçamento desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 5 de outubro de 1907.) | | |
| 1908 — 30 de julho. | Decreto n. 6.701 — Abre o credito de 200:000\$ para conclusão dos estudos desta estrada, até entroncar com a Central de Alagóas. (<i>Diario Official</i> de 27 de outubro de 1907.) | | |
| 1908 — 12 de novembro | Decreto n. 7.049 — Abre ao Ministerio da Viação o credito de 220:000\$ para indemnização ao Estado de Sergipe de igual quantia fornecida ao Governo Federal para despezos com os estudos desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 2 de agosto de 1908.) | | |
| 1909 — 29 de janeiro. | Decreto n. 7.171 — Autoriza a construção. (<i>Diario Official</i> de 28 de janeiro de 1909.) | | |
| 1909 — 11 de junho. | Publicação das alterações nas intrucções regulamentares, bases das tarifas e pauta, relativas ás estradas de ferro de S. Francisco, Ramal do Timbó e Timbó a Propriá, approvadas pela clausula XXV do decreto n. 7.308, de 29 de janeiro de 1909. (<i>Diario Official</i> de 25 de maio de 1909.) | | |
| 1909 — 27 de agosto. | Decreto n. 7.440 — Transfere para a razão social Austricliano de Carvalho & C. o contracto para a construção. (<i>Diario Official</i> de 20 de junho de 1909.) | | |
| | Publicação no <i>Diario Official</i> do contracto para a construção da estrada. | | |

Timbó a Propriá

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-----------------|---------------------------|---|--|
| | | Datas | Ementas |
| 64 | Victoria a Minas. | 1909— | Aviso autorizando a substituição do fio de cobre pelo de ferro galvanizado, na linha telegraphica. (<i>Diario Official</i> de 10 de novembro de 1909.) |
| | | 1902— 1 de fevereiro | Decreto n. 4.337 — Confirma á Companhia Estrada de Ferro de Victoria a Minas a concessão feita pelo decreto n. 1.082, de 28 de novembro de 1890, substituído, porém, o traçado, já approvedo, da Estrada de Ferro de Peçanha ao Araxá, por outro que, partindo da cidade da Victoria, Estado do Espirito Santo, passe por Peçanha e termine em Diamantina, no de Minas Geraes. |
| | | 1903 — 3 » » | Decreto n. 4.759 — Aceita, com modificações, para a construção da Estrada de Ferro de Victoria a Diamantina, os estudos definitivos da linha comprehendida entre Victoria e Peçanha, anteriormente approvedos. |
| | | 1904 — 26 de abril . . | Decreto n. 5.205 — Approva os estudos definitivos e orçamento da variante « Páo Gigante », da estrada entre S. José de Queimados, no kilometro 29,306, e a villa Collatina, no kilometro 156, do traçado a que se refere o decreto n. 4.759, de 3 de fevereiro de 1903. |
| | | 1904 — 10 de maio . . | Decreto n. 5.214 — Approva o regulamento e tarifas da estrada. |
| | | 1904 — 24 » » . . | Aviso n. 414 — Approva o horario dos trens da estrada. |
| | | 1904 — 5 de outubro. | Portaria approvando provisoriamente o quadro do pessoal e tabella de vencimentos. |
| | | 1904 — 10 » » . . | Aviso n. 664 — Fixa em frs. 17.897.102 a totalidade dos depositos autorizados, sendo : 1º, de frs. 5.524.079, autorizado por despacho de 4 de junho de 1903, e 2º, de frs. 12.373.023 a que ficou reduzido o de frs. 16.211.509, autorizado por despacho de 5 de fevereiro de 1903. |
| | | 1904 — 29 » » . . | Aviso n. 698 — Autoriza o delegado, em Londres, a pagar á Companhia a importancia de frs. 523.085, correspondente á garantia de juros do 1º semestre deste anno, á razão de 6 % sobre o capital depositado de frs. 17.897.102, com o desconto já feito de frs. 13.878, concernentes aos juros pagos pelo estabelecimento bancario em que foi depositado aquelle capital. |
| | | 1904 — 31 » » . . | Aviso n. 700 — Approva a modificação do horario em vigor na estrada. |
| | | 1905 — 23 de fevereiro | Aviso n. 52 — Approva o horario para os trens extraordinarios entre as estações de Porto Velho e Alfredo Maia. |
| | | 1905 — 15 de março . | Aviso n. 67 — Autoriza o pagamento de 523.279 francos ao representante da Companhia, juros correspondentes ao 2º semestre do anno de 1904. |
| | | 1905 — 11 de abril . . | Decreto n. 5.506 — Approva os estudos de uma variante da estrada, comprehendida entre os kilometros 92 e 113 do traçado a que se refere o decreto n. 5.205, de 26 de abril de 1904, com a subvariante projectada entre as estacas 258 + 6 e 508 + 6 e a modificação entre as estacas 0 e 130 indicada em tinta azul nas plantas. |
| | | 1905 — 7 de julho . . | Portaria — Approvando o quadro e tabella de vencimentos do pessoal para os diversos serviços, até a extensão em trafego de 200 kilometros. (<i>Diario Official</i> de 14 de julho de 1905.) |
| | | 1905 — 10 » » . . | Aviso n. 199 — Autoriza a fazer em suas tarifas, a titulo de experiencia e em character provisorio, as seguintes alterações : Tarifa n. 12 — O café em grão ou casquinha pagará a taxa de tres réis por 10 kilos o kilometro, até 200 kilometros ; Tarifa n. 13 — O café em côco ou cereja pagará a taxa de 2,5 réis, nas mesmas condições ; |

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

| Datas | Ementas |
|-----------------------|--|
| | O sal grosso ou de cozinha pagará 2,5 réis por 10 kilos o kilometro, conforme a tarifa n. 9 ; Finalmente, a cerveja de produção nacional será cobrada pela tarifa n. 7. |
| 1903 — 28 de agosto . | Aviso n. 241 — Autoriza o pagamento de 932.499 francos á Companhia, juros do primeiro semestre de 1906. |
| 1906 — 16 de outubro. | Decreto n. 1.532 — Autoriza o Governo a abrir o credito extraordinario de 66:000\$ (ouro) para pagamento de juros de 6 % ao anno, devidos á Companhia de 1 de fevereiro a 31 de dezembro de 1902. (<i>Diario Official</i> de 20 de outubro de 1906.) |
| 1903 — 23 » » . | Decreto n. 693 — Abre o credito extraordinario de 66:000\$ (ouro) para pagamento dos juros de 6 % ao anno, devidos de 1 de fevereiro a 31 de dezembro de 1902. (<i>Diario Official</i> de 27 de outubro de 1906.) |
| 1907 — 31 de julho. . | Portaria — Approvando o quadro e tabella de vencimentos do pessoal para diversos serviços até a extensão em trafego de 350 kilometros. (<i>Diario Official</i> de 21 de agosto de 1907.) |
| 1907 — 9 de setembro | Portaria — Approvando, provisoriamente, a titulo de experiencia, as alterações nas tarifas desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 14 de setembro de 1907.) |
| 1907 — 23 » » | Aviso n. 312 — Autoriza a Companhia a construir uma estação no districto de Cavallinhos. (<i>Diario Official</i> de 24 de setembro de 1907.) |
| 1907 — 14 de novembro | Aviso n. 369 — Autoriza a construção de uma parada na povoação de Baixo Guandú, de conformidade com o accordo firmado com os interessados que a solicitaram. |
| 1908 — 10 de setembro | Aviso n. 311 — Confirma o telegramma passado ao delegado do Thesouro em Londres, autorizando o pagamento de francos 1.466.173, de juros correspondentes ao 1º semestre de 1908. |
| 1909 — 27 de maio. . | Decreto n. 7.424 — Approva com modificação os estudos definitivos e o orçamento do trecho de 137 kilometros a partir da estaca 3.970, da revisão dos estudos na margem direita do rio Doce, pouco abaixo de Derrubadinha. (<i>Diario Official</i> de 4 junho de 1909.) |
| 1909 — 8 de julho. . | Decreto n. 7.455 — Substitue o trecho de Sant'Anna de Ferros a Serro da Estrada de Ferro Victoria á Diamantina pelo de Currealinho, da Estrada de Ferro Central do Brazil, á cidade de Diamantina, em Minas. (<i>Diario Official</i> de 11 de julho de 1909.) |
| 1909 — 20 de agosto . | Portaria approvando a redução de preço e alteração de classificação nas tarifas desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 21 e 22 de agosto de 1909.) |
| 1909 — 14 de outubro. | Decreto n. 7.599 — Approva com as modificações os estudos definitivos do primeiro trecho da linha de Currealinho á Diamantina, na extensão de 33,900 kilometros. (<i>Diario Official</i> de 21 de outubro de 1909.) |
| 1909 — 30 » » . | Aviso autorizando o deposito de 3.010:000\$ correspondente aos estudos e construção de 100 kilometros, ficando o restante dependente da approvação dos estudos de toda a linha e do bom andamento que for dado pela companhia á construção. (<i>Diario Official</i> de 31 de outubro de 1909.) |
| 1909 — | Aviso declarando a esta Repartição que as modificações constantes do decreto n. 7.599, de 14 de outubro ultimo, approvando os estudos definitivos do primeiro trecho da linha de Currealinho á Diamantina, são as constantes do officio n. 1.035, de 11 daquelle mez, da mesma repartição. (<i>Diario Official</i> de 7 de novembro de 1909.) |
| 1909 — 30 de dezembro | Decreto n. 7.773 — Autoriza a modificação do contracto para o fim de ser adquirido o direito de reversão em suas linhas. (<i>Diario Official</i> de 25 de janeiro de 1910.) |

| NUMERO DE ORDEN | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|-----------------|-------------------------|---|--|
| | | Datas | Ementas |
| | | 1910 — 10 de março . | Decreto n. 7.889 — Approva com modificações os estudos definitivos do segundo trecho da linha de Curralinho á Diamantina. (<i>Diario Official</i> de 22 de março de 1910.) |
| | | 1910 — 28 » » . | Decreto n. 7.920 — Abre o credito de 99:216\$536, ouro, suplementar á consignação «Estrada de Ferro Victoria á Diamantina», da verba 8ª do orçamento do exercicio de 1909. (<i>Diario Official</i> de 30 de março de 1910.) |
| | | 1910 — 18 de agosto . | Decreto n. 8.153 — Approva os estudos definitivos e o orçamento, na importancia total de 1.587:020\$476, da variante da Serra do Riacho das Varas, com a extensão de 18.930 metros entre os kilometros 61,080 e 80,100 do ramal de Curralinho. (<i>Diario Official</i> de 26 de agosto de 1910.) |
| | | 1910 — 1 de setembro | Decreto n. 8.188 — Approva o projecto apresentado pela Companhia, de conformidade com o disposto no decreto n. 7.773, de 30 de dezembro de 1909, para a electrificação da linha de Victoria a Itabira de Matto Dentro, com o respectivo orçamento, na importancia total de 52.686:773\$882, que será remunerada com o transporte do minerio de ferro nos termos da clausula IV do referido decreto de n. 7.773, de 30 de dezembro de 1909. (<i>Diario Official</i> de 22 de setembro de 1910.) |
| | | 1910 — 6 » » | Aviso n. — Autoriza a Delegacia do Thesouro em Londres a pagar á Companhia a garantia de juros do primeiro semestre do corrente anno, na importancia de francos - 1,878,804,13. (<i>Diario Official</i> de 10 de setembro de 1910.) |
| | | 1910 — 15 » » | Decreto n. 8.217 — Approva, de conformidade com a clausula 3ª do decreto n. 7.773, de 30 de dezembro de 1909, o projecto apresentado pela Companhia para a construção de um alto forno electrico destinado á preparação do minerio de ferro que transportar, de accordo com os documentos que acompanham. (<i>Diario Official</i> de 29 de setembro de 1910.) |
| | | 1910 — 27 » » | Aviso n. — Permittindo a Companhia depositar na <i>Caisse Generale et Banque de Crédit Mobilier</i> somente a importancia correspondente ao capital maximo relativo a - 150 kilometros, isto é, de ... 4.500:000\$, ouro, dos quaes 1.648:501\$300 representam a differença entre a somma dos depositos já autorizados e a despesa realizada e a restante parte da quantia a despende nas construções em andamento para a construção do trecho de Figueira a Itabira de Matto Dentro. (<i>Diario Official</i> de 28 de setembro de 1910.) |
| | | 1910 — 20 de outubro. | Decreto n. 8.308 — Approva os estudos definitivos e o respectivo orçamento, na importancia total de 20.963:069\$295, da linha de Victoria a Diamantina, na extensão de 257,707 kilometros. (<i>Diario Official</i> de 27 de outubro de 1910.) |
| | | 1910 — 9 de novembro | Decreto n. 8.363 — Approva os projectos e orçamentos para a construção de estações de 1ª e 4ª classes, na importancia de 47:829\$475, e bem assim o projecto de uma officina de reparação na Estrada de Ferro de Curralinho a Diamantina, desta Companhia. (<i>Diario Official</i> de 20 de dezembro de 1910.) |
| | | 1911 — 22 de março . | Decreto n. 8.622 — Abre o credito de 194:381\$510, ouro, suplementar á consignação «Estrada de Ferro Victoria á Diamantina», da verba 5ª do orçamento de 1910. (<i>Diario Official</i> de 25 de março de 1911.) |

| DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. | |
|--|---|---|
| | Datas | Ementas |
| Estradas de Ferro Subven- cionadas. | 1910 — 14 de abril. . | Decreto n. 7.960 — Approva as clausulas do contracto com o coronel José Guilherme de Souza o o Dr. Vicente de Toledo de Ouro Preto para a concessão da subvenção de 6:000\$ por kilometro, para a construcção de uma linha ferrea, destinada a desenvolver a colonização, entre Porto de Souza, no Estado do Espirito Santo, e a cidade de Manhuassú, no Minas Geraes. (<i>Diario Official</i> de 29 de abril de 1910.) O <i>Diario Official</i> de 10 e 14 de maio de 1910 reproduziu o decreto. |
| | 1911 — 4 de dezembro | Decreto n. 9.170 — Autoriza a electrificação das linhas ferreas de que trata o decreto n. 7.960, de 14 de abril de 1910. (<i>Diario Official</i> de 15 e 16 de dezembro de 1911.) |
| Companhia Viação Ferrea Itabapoana. | 1910 — 21 de julho. . | Decreto n. 8.102 — Approva as clausulas do contracto com a Companhia para a concessão da subvenção de 15:000\$ por kilometro, para a construcção do trecho da linha ferrea da Villa de Itabapoana a Bom Jesus de Itabapoana, no Estado do Rio. (<i>Diario Official</i> de 30 de julho de 1910.) |
| | 1911 — 28 de junho. . | Decreto n. 8.804 — Approva com modificações os estudos definitivos e o respectivo orçamento do trecho da linha ferrea da villa Itabapoana a Bom Jesus, na extensão de 15,600. (<i>Diario Official</i> de 11 de julho de 1911.) |
| F. de Dourado. | 1910 — » » » . . | Decreto n. 8.104 — Approva as clausulas do contracto com a Companhia Estrada de Ferro do Dourado, para a concessão da subvenção de 15:000\$ por kilometro, para a construcção de 53 kilometros da linha ferrea entre Ibitinga e Rio Preto, e 36 kilometros, do ponto mais conveniente do ramal de Bocaina a Barery, até a estação de Ayrosa Galvão, servindo a cidade de Jahié. (<i>Diario Official</i> de 29 julho de 1910.) |
| | 1910 — 20 de outubro. | Decreto n. 8.318 — Approva as clausulas do contracto com o coronel Paulo Orozimbo de Azevedo para a concessão da subvenção de 15:000\$ por kilometro, para a construcção de 60 kilometros de uma linha ferrea que, partindo da fazenda «Rio Claro» situada no municipio de Sallesopolis, comarca de Santa Branca, Estado de S. Paulo, vá terminar na estação de Mogy das Cruzes, Estrada de Ferro Central do Brazil. (<i>Diario Official</i> de 27 de outubro de 1910.) |
| | 1910 — 27 » » . | Decreto n. 8.328 — Approva as clausulas do contracto com o Dr. Bento Dinard de Araujo para a concessão da subvenção de 15:000\$ por kilometro, para a construcção de uma estrada de ferro, de bitola de um metro, na extensão maxima de 120 kilometros, que, partindo da estação de Campo Bello e passando por Bemfica, Monte Serrat, Alto Itatiaya, séde do nucleo Visconde de Mauá, vá até a estação de Rezende, ambas na Estrada de Ferro Central do Brazil. (<i>Diario Official</i> de 8 de novembro de 1910.) |
| | 1910 — 4 de novembro | Aviso n. 37 — Declara ao Ministerio da Agricultura ser necessario estabelecer regras geraes para o dispositivo legal que autoriza uma subvenção kilometrica para as estradas de ferro coloniaes. |
| | 1910 — 5 » » | Decreto n. 8.340 — Approva as clausulas do contracto com Fabio Botelho para a concessão da subvenção de 15:000\$ por kilometro para a construcção de 51 kilometros de linha ferrea que, partindo do ponto mais conveniente da cidade de Guaratinguá, vá terminar no municipio de Pindamonhangaba, no Estado de S. Paulo. (<i>Diario Official</i> de 8 de novembro de 1910.) |

| NÚMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS | DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRATOS, ETC. | |
|-----------------|---------------------------|--|--|
| | | Datas | Ementas |
| | | 1910 — 5 de novembro | Decreto n. 8.342 — Approva as clausulas do contracto com Amandio Fidencio Lampert e Pedro A. Gonçalves de Carvalho para a concessão da subvenção de 15:000\$, por kilometro, para a construcção de uma linha ferrea, de 100 kilometros de extensão, no valle colonizado do rio Cahy, partindo do Porto de S. João de Montenegro até o limite do municipio de S. Sebastião do Cahy com o de Caxias, no Estado do Rio Grande do Sul. (<i>Diario Official</i> de 10 de dezembro de 1910.) |
| | | 1910 — » » » | Decreto n. 8.343 — Approva as clausula do contracto com a Companhia Amparo Industrial para a concessão da subvenção de 15:000\$ por kilometro, para a construcção de 100 kilometros de uma linha ferrea, que, partindo da estação de Villa Nova, na Estrada de Ferro Leopoldina, vá á margem do rio Muriahé, no logar Santa Rosa e dahi á estação do Cardoso Moreira, na mesma estrada, com um ramal do porto mais conveniente, acompanhando aquelle rio até á cidade de Campos, no Estado do Rio. (<i>Diario Official</i> de 8 de dezembro de 1910.) |
| | S. Paulo a Goyaz. | 1910 — 14 » » | Decreto n. 8.392 — Approva as clausulas do contracto com a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo a Goyaz, para a construcção de uma estrada de ferro de 120 kilometros de extensão, que, partindo de Monte Azul, Estado de S. Paulo, vá ás margens do Rio Grande, divisa de Minas Geraes com S. Paulo. (<i>Diario Official</i> de 19 de novembro de 1910.) |
| | | 1911 — 3 » » | Decreto n. 9.084 — Altera a clausula XVII do contracto com a Companhia de Estrada de Ferro de S. Paulo a Goyaz, a que se refere o decreto n. 8.392, de 4 de novembro de 1910. |
| | E. F. Funilense. | 1910 — 14 de abril. . | Decreto n. 7.959 — Approva as clausulas do contracto com o Estado de S. Paulo para a concessão da subvenção de 15:000\$ por kilometro, para a construcção do prolongamento desta Estrada, de «Arthur Nogueira» até a margem do rio Mogy-Guassú, na extensão maxima de 44 kilometros. (<i>Diario Official</i> de 16 de abril de 1910.) |
| | | 1910 — 21 de julho. . | Decreto n. 8.103 — Approva os estudos definitivos do prolongamento da Estrada, da estação de «Arthur Nogueira» á margem do rio Mogy-Guassú. (<i>Diario Official</i> de 6 de agosto de 1910.) |
| | | 1911 — 25 de janeiro . | Decreto n. 8.532 — Estabelece regras para a concessão destas Estradas com direito á subvenção. (<i>Diario Official</i> de 28 do janeiro de 1911.) |
| | | 1911 — 30 de agosto . | Decreto n. 8.931 — Autoriza o industrial Manoel José da Costa Lisboa a construir, sem onus para o Thesouro Nacional, uma linha ferrea destinada ao transporte dos minerios de sua propriedade, em Antonina, Estado do Paraná. (<i>Diario Official</i> de 2 de setembro de 1911.) |
| | | 1911 — 4 de outubro. | Decreto n. 9.003 — Transfere a Paulo Affonso Orozimbo de Azevedo, Dr. José Mattoso Sampaio Corrêa Henrique Palm ou á firma, companhia ou empresa que os mesmos organizarem, a concessão feita a Paulo Orozimbo de Azevedo para a construcção de uma estrada de ferro colonial. (<i>Diario Official</i> de 7 de outubro de 1911.) |

LEGISLAÇÃO GERAL

DAS

ESTRADAS DE FERRO DO BRAZIL

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

(*Poder Legislativo*)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Antonio Paulino Limpo de Abreu, Ministro e Secretario de Estado dos Nego-

cios da Justiça e encarregado interinamente dos do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar com os despachos necessarios.

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

LEI N. 641 — DE 26 DE JUNHO DE 1852

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

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

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

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

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

§ 3.º Poderá tambem o Governo conceder a isenção de direitos de importação

sobre os trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á mesma construcção, bem como, durante um prazo determinado, a dos direitos do carvão de pedra que consumir a companhia em suas officinas e custeio da estrada.

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

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

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

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

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

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

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

§ 11. O caminho de ferro não impedirá o livre transitio dos caminhos actuaes, e de quaesquer outros que para commo- didade publica se abrirem, nem a respectiva companhia terá direito a qual- quer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

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

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

§ 14. Por meio dos necessarios regula- mentos, e de intelligencia com a compa- nhia, providenciará o Governo sobre os meios de fiscalização, segurança e policia, do caminho de ferro, bem como esta- tuirá quaesquer outras medidas rela-

tivas á construcção, uso, conservação e custeio do caminho de ferro, podendo impôr aos infractores penas de multa até 200\$, e de prisão até tres mezes, e sollicitando do Corpo Legislativo providencia acerea de penas mais graves e proporcionadas aos crimes que possam affectar a sorte da empreza, as garantias do publico e os interesses do Estado.

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

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

Art. 4.º Ficam sem vigor as disposi- ções em contrario.

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

Palacio do Rio de Janeiro, em 26 de junho de 1852, 31.º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de sua magestade o Im- perador.

Francisco Gonçalves Martins.

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

DECRETO N. 1.664 — DE 27 DE OUTUBRO DE 1855

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

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

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

Com a rubrica de Sua Magestade o Im- perador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

Regulamento para a execução da lei n. 846, de 10 de julho do corrente anno.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 7.º Si o offerecimento do empregario ou companhia ou pedido do proprietario fór aceito, recebida por este a quantia, ou depositada si recusar ou não poder recebê-la, o Juiz do Cível ou o Municipal mandará passar em favor do empregario ou companhia mandado de posse, que será executado sem embargo de quaesquer embargos e servirá de titulo ao empregario ou companhia.

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

Art. 9.º Feita a avaliação e recebida pelo proprietario a sua importância, ou depositada si recusar ou não poder recebê-la, mandará o Juiz passar mandado de posse na fórma do art. 7.º; si as indemnizações não excederem as offertas do empregario ou companhia, as partes que tiverem recusado pagarão as custas do processo, si, porém, forem superiores, será o empregario ou companhia condemnado nas custas.

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

Art. 11. Os arbitros, que não forem escusos pelo Juiz, e que não comparecerem no dia fixado á avaliação dos predios e terrenos desapropriados, poderão ser compellidos a cumprir o seu dever com a multa até 50\$ e prisão até oito dias. As multas e prisão serão ordenadas pelo Juiz, administrativamente, revertendo as multas em favor da respectiva municipalidade.

Art. 12. Para proceder á avaliação das indemnizações dos terrenos que não

forem quintaes das casas sujeitas ao pagamento da decima, os arbitros observarão as seguintes regras:

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

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

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

No caso de usufructo, porém, uma só indenização será fixada em attenção ao valor total da propriedade, e o usufructuario e o proprietario exercerão seus direitos sobre a quantia fixada.

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

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

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

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

2.^a Nenhuma indemnização será elevada a maior quantia no que importarem os ditos 20 annos de rendimento calculado pela decima, e mais 10 % dessa importancia, si o referido predio estiver alugado e os proprietarios forem maiores; si, porém, forem menores ou morarem nos predios que tiverem de ser indemnizados, ou forem corporações de mão morta, ou os predios estiverem no ultimo caso da regra 1.^a, a indemnização poderá ser elevada até 20 % acima de 20 annos de rendimento calculado pela decima. Si os predios forem de corporações que não paguem decima, ou pertencerem ao Estado, e não estiverem comprehendidos na disposição da 2.^a parte do § 1.^o do art. 1.^o

do decreto de 26 de junho de 1852, a avaliação se fará, no primeiro caso, sobre a base do aluguel do predio com poreentagem devida, a juizo dos arbitros, não excedendo a 20 %, e no segundo caso será a avaliação feita por estimativa, preceendendo informação de dous engenheiros e dous mestres de obras designados pelo Juiz do Cível;

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

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

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

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

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

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

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

DECRETO N. 1.021 — DE 26 DE AGOSTO DE 1903

Manda applicar a todas as obras da competencia da União e do Districto Federal o decreto n. 816, de 10 de julho de 1855, com algumas alterações.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

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

Art. 1.^o São applicaveis a todas as obras da competencia da União e do Districto Federal, executadas administrativamente, ou por contracto, as disposições do decreto legislativo n. 816, de 10 de julho de 1855, com a seguinte alteração:

Os arbitros incumbidos de fixar o valor da indemnização serão em numero de tres, sendo nomeados, um pelo respectivo Governo, outro pelo proprietario ou seus representantes legaes, e o tereiro pelo Juiz.

Art. 2.^o O Governo expedirá regulamento para execução da presente lei, modificando, de accôrdo com ella, o processo estabelecido pelo decreto n. 1.664, de 27 de outubro de 1855, e demais formalidades, para desapropriações, podendo consolidar as disposições vigentes. O quantum da indemnização ao proprie-

tario não será inferior a 10, nem superior a 15 vezes o valor locativo, deduzida previamente a importância do imposto predial e tendo por base este imposto lançado no anno anterior ao da decretação da desapropriação.

§ 1.º Si a propriedade não estiver sujeita a imposto predial, o valor da indemnização será calculado pelo aluguel do ultimo anno, verificado ou estimado por arbitros.

§ 2.º Si a propriedade tiver sido reconstruida em data posterior ao lançamento para o ultimo anno, ou tiver cahido em estado de ruínas, a indemnização não ficará sujeita aos limites estabelecidos no regulamento.

§ 3.º Si houver urgencia, pôde o Governo respectivo, depositando o maximo estabelecido, requerer ao juiz a immediata immissão na posse do immovel, até que seja regularmente verificada a importância da indemnização. Feito o deposito, poderá, entretanto, o proprietario levantar desde logo a somma correspondente ao minimo.

§ 4.º Si, por qualquer motivo, não forem levadas a effeito as obras para as quaes foi decretada a desapropriação, é permittido ao proprietario rehavêr o seu immovel, restituindo a importância recebida, indemnizando as benfeitorias que porventura tenham sido feitas, e augmentando o valor do predio.

§ 5.º Si a desapropriação tiver por fim a abertura de novas ruas, será facultado ao proprietario, que acceitar a indemnização por acórdo, a aquisição dos terrenos nas novas vias de communicação, si os houver disponíveis, fixado pelo respectivo Governo o preço minimo, independente de concorrência.

§ 6.º Si houver accumulo de serviço nos processos das desapropriações, poderá o Governo nomear, pelo Ministerio ao qual pertença a obra, uma ou mais pessoas idoneas que representem provisoriamente a Fazenda Nacional, activa e passivamente, em juizo ou fóra d'elle, percebendo a remuneração razoavel que fór arbitrada pela verba consignada para as despesas de desapropriação.

§ 7.º Quando os locatarios reclamarem, em tempo opportuno, qualquer indemnização a que tenham provado direito por benfeitorias necessarias ou uteis, que valorizem o predio, ou por haverem reconstruido o predio anteriormente á presente lei, o Governo poderá entrar em acórdo com elles pagando-lhes o que fór reconhecidamente justo.

Em falta desse acórdo prevalecerão a avaliação, as regras e os limites legais. Fica entendido que o valor pago aos locatarios não poderá ser computado na parte do proprietario, ao qual só competirá a indemnização do preço dado, segundo as regras desta lei, ao predio sem as benfeitorias, ou ao terreno sem edificio.

§ 8.º As questões entre proprietarios e locatarios ou quaesquer terceiros não impedirão, em caso algum, o seguimento do processo da desapropriação. E, pois, em falta de acórdo entre os interessados, o Governo depositará o preço das avaliações para que sobre elle os interessados exerçam seus direitos; e feito o deposito, o Governo entrará na posse do predio, continuando o processo desembaraçadamente.

§ 9.º Quando no predio desapropriado houver grandes installações, como de machinismos em funcionamento, o Governo poderá, si julgar justo e equitativo, indemnizar ou fazer á sua custa a despeza do desmonte e transporte dessas installações, ou apenas auxiliar com uma parte razoavel os gastos do transporte.

Art. 3.º O Governo no regulamento estabelecerá tambem as regras e formalidades para a ocepuação temporaria de immoveis, quando fór indispensavel á execução das obras decretadas e para a devida indemnização aos proprietarios.

Art. 4.º Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 26 de agosto de 1903, 15.º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

J. J. Seabra.

DECRETO N. 4.956 — DE 9 DE SETEMBRO DE 1903

Approva o regulamento de consolidação e modificação do processo sobre as desapropriações por necessidade ou utilidade publica.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Usando da autorização conferida pelo art. 2.º do decreto n. 1.021, de 26 de agosto deste anno, resolve approvar o regulamento que com este baixa, assignado pelo Ministro de Estado da Justiça e Negocios Interiores, de consolidação e modificação do processo sobre as desapropriações por necessidade ou utilidade publica para todas as obras da União e do Distrito Federal.

Rio de Janeiro, 9 de setembro de 1903, 15.º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

J. J. Seabra.

Regulamento a que se refere o decreto n. 4.956, desta data

TITULO I

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 1.º A desapropriação só pode ter logar por *necessidade* ou *utilidade* publica, legalmente verificada com excepção unica á plenitude do direito de propriedade, na fórmula do art. 72 § 17 da Constituição Federal.

Art. 2.º A desapropriação por *necessidade* publica verifica-se nos seguintes casos (lei de 9 de setembro de 1826, art. 1.º; dec. n. 353, de 12 de julho de 1845, art. 35):

- 1.º Defesa do Estado;
- 2.º Segurança publica;
- 3.º Socceorro publico em tempo de fome, ou outra extraordinaria calamidade;
- 4.º Salubridade publica.

Art. 3.º A desapropriação por *utilidade* publica verifica-se nos seguintes casos dec. n. 353, de 1845, art. 1.º):

- 1.º Construção de edificios e estabelecimentos publicos de qualquer natureza que sejam;
- 2.º Fundação de povoações, hospitaes e casas de caridade ou de instrucção;

3.º Aberturas, alargamentos, ou prolongamentos de estradas, ruas, praças e canaes;

4.º Construcção de pontes, fontes, aqueductos, portos, diques, caes, pastagens e de quaesquer estabelecimentos destinados á commodidade ou servidão publica;

5.º Construcções ou obras destinadas á decoracão, ou salubridade publica.

Art. 4.º A verificacão dos casos de necessidade publica, a que se destinar a propriedade particular, será feita a requerimento do procurador da Republica perante o juiz seccional do domicilio do proprietario, com audiencia deste (lei de 1826, art. 3º).

Art. 5.º A verificacão dos casos de utilidade publica terá logar por acto do Congresso, ou do Presidente da Republica, quanto ás obras da competencia da União, por ellas executadas, ou por empregariõs, ou companhia, a quem fôr incumbida a sua execucao. E por acto do Conselho, ou do prefeito do Districto Federal, em relacão ás obras de utilidade publica do municipio, por elle projectadas e executadas administrativamente, ou por contracto (dec. n. 353, de 1845, arts. 2º e 11, § 1º; dec. leg. n. 1.021, de 26 de agosto de 1903, art. 1º).

Art. 6.º Quando fôr determinada, por lei ou decreto, qualquer obra das indicadas no art. 3º, comprehendendo ho todo, ou em parte, predios e terrenos particulares, que devam ser cedidos ou desapropriados, será levantado por engenheiros o plano da obra e as plantas dos predios e terrenos comprehendidos, declarando-se os nomes das pessoas a quem pertencerem (dec. n. 353, de 1845, art. 2º).

Art. 7.º Os proprietarios dos predios e terrenos, sujeitos á desapropriacão, não poderão impedir que esses terrenos ou predios sejam examinados e percorridos pelos engenheiros encarregados do levantamento dos sobreditos planos e plantas.

Os empregariõs ou companhias e seus engenheiros poderão recorrer ás autoridades administrativas ou policiaes, no caso de recusa dos proprietarios; salvo a estes o direito de serem indemnizados do valor de quaesquer benefeitorias, que tenham sido destruidas ou damnificadas por estes exames (dec. n. 1.664, de 1855, art. 14).

Art. 8.º Aprovados os planos e plantas das obras por decreto do Presidente da Republica, ou do prefeito (art. 5º), entender-se-ão desapropriados em favor da União, ou do Districto Federal, ou respectivos concessionarios, todos os predios e terrenos nelles comprehendidos, total ou parcialmente, que necessarios forem a sua execucao (dec. n. 353, de 1845, art. 9º; dec. n. 1.664, de 1855, art. 2º).

Art. 9.º A transmissão da propriedade, legalmente verificada a desapropriacão, tornar-se-ha effectiva pela indemnizacão do seu valor, fixado, na falta de accõrdo, por arbitramento, nos termos e pela fórma dos arts. 31 a 35 (dec. n. 353, de 1845, arts. 11, 30 e 32; dec. n. 1.664, de 1855, arts. 3º e 9º).

Art. 10. Nenhuma autoridade judicaria, ou administrativa poderá admittir reclamacão ou contestacão contra a desapropriacão resultante da approvacão dos planos e plantas por decreto (dec. n. 353, de 1855, art. 2º).

Art. 11. A reivindicacão, resolucão e quaesquer outras accões reaes não poderão sobrestar o pronunciamiento da desapropriacão, nem impedir o effeito da transferencia da propriedade, livre e desembargada de todos os encargos judiciaes e extrajudiciaes, salvo aos reclamantes allegarem e disputarem seus direitos sobre o preço, que fôr consignado em deposito, como indemnizacão, e nelle ficarão subrogados todos os onus, hypotheças e lides pendentes, quer a desapropriacão se opere por sentença judicial, quer por convencão amigavel (dec. n. 353, de 1845, art. 31; dec. n. 1.664, de 1855, art. 7º; dec. n. 370, de 1890, arts. 137, § 6º, e 226, § 6º; decreto n. 1.021, de 1903, art. 2º, § 8º).

Art. 12. Os terrenos ou predios que houverem de ser desapropriados sómente em parte, si ficarem reduzidos a meucs de metade de sua extensão ou privados das serventias necessarias para uso e gozo dos não comprehendidos na desapropriacão, ou ficarem muito desmerecidos do seu valor pela privacão de obras e benefeitorias importantes, serão desapropriados e indemnizados no seu todo, si assim requererem os seus proprietarios (dec. n. 353, de 1845, art. 25; dec. n. 1.664, de 1855, art. 12, n. 2).

Art. 13. Si a desapropriacão tiver por fim a abertura de novas ruas, aos proprietarios, que acceitarem a indemnizacão por accõrdo, será facultada a acquisicão dos terrenos disponiveis nas novas vias de communicacão pelo preço mínimo que fixar o Governo, independente de concorrência (dec. n. 1.021, de 1903, art. 2º, § 5º).

Art. 14. Si por qualquer motivo não forem levadas a effeito as obras, para as quaes fôr decretada a desapropriacão, é permitido ao proprietario rehver o seu immovel, restituindo a importancia recebida e indemnizando as benefeitorias que porventura tenham sido feitas e augmentado o seu valor locativo (dec. n. 1.021, de 1903, art. 2º, § 4º).

TITULO II

DA FÓRMA JUDICIAL DAS DESAPROPRIACÕES

Art. 15. A fórma judicial da desapropriacão não tem outro fim sinão regular e estatuir sobre as indemnizacões e prévio pagamento, ou deposito, da quantia ou quantias fixadas para o effeito da emissão da posse em favor do desapropriante ou empregariõs das obras.

Art. 16. Na falta de accõrdo com os proprietarios, os procuradores seccionaes, os agentes, ou representantes que nomear o Poder Executivo, pelo Ministerio a que pertencer as obras, quando da competencia da União, promoverão a desapropriacão, pela fórma determinada no art. 18, perante o juiz seccional do Estado, em que forem situados os immoveis.

Será promovido o processo pelos procuradores da Fazenda Municipal, ou agentes que nomear o prefeito, na desapropriacão para as obras da competencia do Districto Federal (dec. n. 353, de 1845, art. 10; dec. n. 1.021, de 1903, art. 2º, § 6º).

Art. 17. Os empregariõs ou companhias, incumbidos da execucao das obras, promoverão as desapropriacões, usando dos mesmos direitos dos procuradores da

Republica e Fazenda Municipal (decreto n. 353, de 1845, art. 34; dec. n. 1.664, de 1845, art. 3º).

Art. 18. O requerimento para se instaurar o processo deverá ser instruído com os seguintes documentos (decreto n. 1.664, de 1855, art. 4º) :

I, cópia do decreto que approvou o plano das obras;

II, cópia da planta especial do predio ou terreno, authenticada pela repartição competente, no tocante á sua exactidão e comprehensão do dito predio ou terreno no plano approved;

III, certidão do imposto predial, lançado no anno anterior ao do decreto da desapropriação, si se tratar de immovel urbano;

IV, a declaração da quantia ou quantias que se offerece por indemnização ao proprietario e demais interessados.

Art. 19. Os proprietarios e interessados, que residirem no fôro da situação do immovel, serão citados pessoalmente, e si residirem fóra, ou estiverem ausentes, serão notificados por editos, com o prazo de 30 dias, para na primeira audiencia, que se seguir á citação, louvarem-se e verem louvar-se em arbitradores que procedam á avaliação do immovel, sendo que não queiram acceitar a quantia ou quantias offerecidas para essa indemnização. Devendo, outrosim, declarar os nomes dos inquilinos ou rendeiros e possuidores de bemeitorias que possam ser prejudicados pela desapropriação, e apresentar cópia authenticada dos contractos que com elles tiverem, sob pena de ficarem obrigados ás indemnizações aos ditos interessados (dec. n. 353, de 1845, artigo 12).

Art. 20. Nas desapropriações em que forem comprehendidos bens de orphãos, ou pessoas a elles equiparadas, seus tutores e curadores serão autorizados por simples despachos dos juizes competentes a acceitar as offertas, achando-as uteis a seus tutelados ou curatellados (decreto de 1845, art. 15; decreto de 1855, art. 6º).

Art. 21. Decorrido o termo do edital, e accusadas as citações em audiencia, si comparecerem os proprietarios, interessados, ou seus legitimos representantes, e acceitarem as offertas, ou annuirem os procuradores ou agentes da desapropriação ás exigencias por elles feitas, o juiz mandará tomar por termo o accôrdo e o homologará por sentença.

§ 1.º Si recusarem, ou não comparecerem, proceder-se-á na mesma audiencia á louvação dos arbitradores, engenheiros, ou peritos, nomeados um pelo proprietario ou seu bastante procurador, ou pelo agente ou representante do Governo Federal ou Municipal, e o terceiro pelo juiz.

§ 2.º Nos casos de revelia, o juiz nomeará os arbitradores que competeria ao proprietario nomear.

§ 3.º No caso de concorrerem co-proprietarios e outros interessados na indemnização, si não acordarem todos sobre a escolha do arbitrador, a sorte decidirá dentre os que por elles forem indicados (dec. n. 353, de 1845, art. 14, *alinea*).

Art. 22. Os arbitradores, louvados ou nomeados, não poderão recusar o encargo, salvo sendo empregados publicos, ou tendo algum impedimento legal (dec. n. 1.664, de 1855, art. 10).

Art. 23. São impedidos para a nomeação ou louvação:

1.º Os inimigos capitaes, amigos intimos e os parentes consanguineos ou affins até o 2º grão, contado segundo o direito canonico;

2.º Os interessados nas obras ou prejudicados pela desapropriação.

Art. 24. Resolvido o incidente da louvação, o juiz designará dia e hora para o arbitramento no logar da situação do immovel, notificando o escrivão aos interessados na diligencia.

Art. 25. No dia, logar e hora designados, comparecendo os arbitradores, ou substituidos os que faltarem, pela mesma fórma do art. 21, prestarão compromisso de bem e fielmente cumprirem o dever, e reunindo-se sob a presidencia do juiz, este lhes apresentará:

1.º As plantas dos immoveis sujeitos á desapropriação e os documentos offerecidos pelas partes em seu favor;

2.º As offertas e exigencias para as indemnizações.

Art. 26. As partes, ou seus procuradores, poderão apresentar resumidamente suas observações.

Art. 27. A discussão será publica, não podendo continuar além do dia designado para a diligencia; e logo que encerrada pelo juiz, os arbitradores se retirarão á sala particular e o que resolverem por maioria de votos, depois de reduzido a escripto pelo 3º e por todos assignados, será immediatamente entregue ao juiz, que homologará o laudo por sentença, condemnando nas custas a parte vencida (dec. n. 353, de 1845, art. 28; decreto n. 1.664, de 1855, art. 9º).

§ 1.º Si as indemnizações não excederem ás offertas, ou ás exigencias, serão condemnados aquellos que as tiverem recusado.

§ 2.º Si a indemnização fôr superior á offerta e inferior á exigencia, as custas se dividirão em proporção.

§ 3.º Os proprietarios, qualquer que seja a somma da indemnização, serão sempre condemnados nas custas, quando não declararem acceitar as offertas e as quantias que pretendem.

Art. 28. No caso de desacôrdo os arbitradores das partes, o 3º nomeado pelo juiz, fixará o *quantum* da indemnização entre os valores maximo e minimo por elles propostos.

Art. 29. Da sentença que homologar o arbitramento poderá ser interposta appellação para o Supremo Tribunal Federal, ou para a Camara Civil da Côte de Appellação, conforme a jurisdicção onde tiver sido intentado o processo (art. 16).

A appellação terá só o effeito devolutivo e apenas poderá ser provida para annullar-se o processo por falta de formalidades essenciaes.

Art. 30. O processo estabelecido nos artigos antecedentes será applicado á desapropriação de aguas, liquidando-se o valor da indemnização pela fórma determinada no art. 37.

TITULO III

DAS INDEMNIZAÇÕES E FÓRMA DA AVALIAÇÃO

Art. 31. No arbitramento das indemnizações serão observadas as seguintes regras:

§ 1.º Os arbitradores fixarão indemni-

zações distinctas em favor de cada uma das partes que as reclamarem sobre títulos diferentes (dec. n. 353, de 1845, art. 23; dec. n. 1.664, de 1855, art. 12, n. 3).

Nos casos de usufructo, porém, será fixada uma só indemnização, em attenção ao valor total da propriedade, e sobre a quantia fixada, o usufructuario e o proprietario exercerão seus direitos.

O usufructuario, que não for pae ou mãe do proprietario, poderá ser obrigado a prestar a fiança.

§ 2.º O *quantum* das indemnizações não será inferior ás offertas dos promotores, representantes ou agentes da desapropriação, nem superior ás exigencias dos proprietarios e interessados (dec. n. 353, de 1845, art. 24; dec. n. 1.664, de 1855, art. 12 § 1.º).

§ 3.º As contestações, duvidas ou litigios sobre o direito e qualidade dos reclamantes (art. 11) não obstarão a fixação das indemnizações, ordenando o Juiz o respectivo deposito para ser levantado por quem de direito.

§ 4.º Nas desapropriações dos predios e terrenos sómente em parte (art. 12), os arbitradores avaliarão no seu todo, fixando separadamente a indemnização da parte comprehendida.

§ 5.º Si a propriedade estiver sujeita ao imposto predial, o *quantum* da indemnização não será inferior a 10, nem superior a 15 vezes o valor locativo, deduzida préviamente a importancia do imposto e tendo por base esse mesmo imposto, lançado no anno anterior ao decreto de desapropriação (dec. n. 1.021, de 1903, art. 2.º).

§ 6.º Nos predios occupados pelos donos, ou pessoas pobres, e estalagens, o valor locativo será computado sem o desconto da percentagem declarada no art. 12 n. 1 e § 2.º do dec. n. 1051 de 1878, e arts. 13 n. 1 e § 2.º e 4.º § 4.º do decreto municipal n. 432, de 1903.

§ 7.º Si a propriedade não estiver sujeita ao imposto predial, o valor da indemnização será verificado e calculado sobre a base do aluguel do ultimo anno (dec. n. 1.021, de 1903, art. 2.º, § 1.º).

§ 8.º Si a propriedade tiver sido reconstruida em data posterior ao lançamento para o ultimo anno, o *quantum* da indemnização será fixado sobre a base do valor locativo dos immoveis em situação e condições analogas.

§ 9.º Si a propriedade estiver em ruinas, ou tiver sido condemnada, os arbitradores, estimando a importancia das obras necessarias á precisa reparação, ou reconstrução, poderão fixar um valor minimo inferior ao determinado no § 5.º.

Art. 32. Para a fixação do maximo e minimo das indemnizações, os arbitradores attenderão ao valor da propriedade, sua situação, estado de conservação e segurança, preço da sua aquisição e interesse que della tira o proprietario; e nos casos do art. 12 ao valor em que ficar o resto da propriedade por causa da obra nova, ao damno que provier da desapropriação e quaesquer outras circumstancias que influam no preço.

§ 1.º Na indemnização do valor de terrenos baldios, os arbitradores attenderão ás suas condições e aptidões culturaes, e tudo

quanto possa influir e concorrer para o augmento de seu valor.

§ 2.º As construcções, porém, plantações e quaesquer bemfeitorias feitas na propriedade, posteriormente ao decreto approvando o plano das obras, não serão attendidas pelos arbitradores (dec. de 1845, art. 26).

Art. 33. Nos casos de propriedade sujeita a aforamento, ou empraçamento perpetuo:

I. O valor do dominio directo, ou do senhorio, será calculado sobre a importancia de 20 fóros e um laudemio;

II. O do dominio util, foreiro ou emphyteutico, será calculado sobre o valor do predio livre, deduzido o do dominio directo; e o dos sub-emphyteuticos, será esse mesmo valor, deduzidas 20 pensões sub-emphyteuticas e equivalentes ao dominio de emphyteutica principal.

Art. 34. Si a propriedade estiver sujeita á locação ou arrendamento temporario, aos locatarios, que tiverem reconstruido o predio, ou feito bemfeitorias uteis ou necessarias, anteriormente á data da lei, e que augmentem o valor locativo, o Governo poderá entrar em accôrdo, pagando-lhes o que fór reconhecidamente justo (dec. n. 1.021, de 1903, art. 2.º, § 7.º).

Na falta de accôrdo, a importancia provada das sobreditas obras ou bemfeitorias, será rateada pelo numero de annos da locação, deduzidas as quotas dos annos decorridos.

Art. 35. A indemnização aos locatarios, e bem assim a dos foreiros, nos casos do n. 11 do art. 32, não serão computadas na parte que competir aos proprietarios.

Art. 36. Quando no predio houver grandes installações, como de machinismos em funcionamento, o Governo poderá indemnizar ou fazer á sua custa a despeza de desmonte e transporte dessas installações, ou auxiliar, apenas, com uma parte razoavel os gastos de transporte (decreto de 1903, art. 2.º, § 9.º).

Art. 37. O valor da indemnização, nos casos da desapropriação de aguas, será o que corresponder ao volume ou força motora de que effectivamente utilizar-se o proprietario, ao tempo da desapropriação (lei n. 3.396, de 24 de novembro de 1888, art. 21 n. 11).

§ 1.º A indemnização não excederá á exigencia do proprietario, nem será inferior:

a) á offerta préviamente approvada pelo Governo;

b) a 6 % do valor da propriedade, constante de inventario, ou contracto de aquisição, revestido das formalidades legais, e na falta de inventario ou contracto, de valor que estimarem os arbitradores (lei n. 3.396, de 1888, art. 21, n. 11).

§ 2.º Quando o abastecimento exigir construcções em terrenos proximos ou adjacentes aos mananciaes, serão fixadas indemnizações aos que para esse fim forem desapropriados, segundo as regras do art. 31 (lei n. 3.396, de 1888, art. 22).

§ 3.º Possuindo o proprietario estabelecimento que fique prejudicado com a desapropriação, por não permittir o interesse publico, que, na fórma do paragrafo seguinte, lhe seja fornecida quantidade de agua sufficiente para a respectiva exploração, será tambem desapropriado o mesmo estabelecimento, regulando-se a

indemnização pelo disposto no mencionado art. 31 (lei n. 3.396, de 1888, artigo 23).

§ 4.º Além da indemnização, é garantida ao proprietário a quantidade de agua necessaria ao consumo domestico, fazendo-se para esse fim as convenientes derivações (lei n. 3.396, de 1888, art. 24).

Art. 38. Resolvida a indemnização pela aceitação da offerta, accôrdo ou sentença, e recebida pelo proprietario a sua importancia ou depositada nos casos do art. 11, o juiz mandará passar mandado de immissão de posse, operando-se por elle a transferencia do dominio da propriedade.

Art. 39. A desapropriação é isenta do imposto de transmissão de propriedade e o respectivo processo dos sellos fixo e proporcional (decreto de 1845, art. 33) e da taxa judiciaria.

TITULO IV

.. DISPOSIÇÕES ESPECIAES

Art. 40. Nos casos de perigo imminente, como de guerra, ou commoção, cessarão todas as formalidades e poder-se-á tomar posse do uso, quanto baste, reservados os direitos dos proprietarios e interessados para serem deduzidos em tempo opportuno (lei de 1826, art. 8º).

Art. 41. A disposição do artigo anterior é applicavel aos casos em que houver sido expressamente declarada a urgencia da desapropriação, para o effeito da posse dos immoveis indispensaveis á immediata execução das obras (decreto de 1903, art. 2º § 3º).

§ 1.º Para a expedição do mandado, porém, quando não houver accôrdo sobre a indemnização e prévio pagamento do preço, será depositado o valor maximo que competir por direito aos proprietarios e interessados (arts. 19, 31, §§ 1º, 33 e 34), sobre a base do imposto predial ou do aluguel, por estimativa dos arbitradores.

§ 2.º Feito o deposito, poderá ser levantado o minimo, e se proseguirá no processo do arbitramento para a liquidação definitiva das indemnizações, pela fórmula dos artigos antecedentes.

Art. 42. Poderão ser occupados temporariamente os terrenos não edificados, de imprescindivel necessidade para a installação dos serviços e trabalhos preparatorios da execução das obras, e extracção de materiaes destinados ás mesmas obras (decreto de 1903, art. 3º).

A occupação provisoria, como um arrendamento forçado, será requerida e concedida mediante preço certo pelo tempo da sua duração e responsabilidade dos danos e prejuizos por ella causados, estimados por convenção amigavel ou por arbitramento, nos termos e pela fórmula dos arts. 18 e 21.

§ 2.º Fixadas as indemnizações e depositada a que houver sido convenionada, ou arbitrada, como garantia provisoria da responsabilidade eventual do damno, expedir-se-á o respectivo mandado, que servirá de título ao occupante, até que, terminadas as obras, se proceda ao arbitramento para a definitiva indemnização dos danos e interesses pelo facto da oc-

cupação e dos que forem devidos pelas deteriorações e prejuizos por ella verificados.

Art. 43. Continuam em vigor as disposições da lei de 9 de setembro de 1826 e decs. ns. 353, de 1845, 1.664, de 1855, não expressamente declarados no presente regulamento, que não houverem sido revogadas pelo dec. n. 1.021, de 26 de agosto de 1903.

Rio, 9 de setembro de 1903.— J. J. Seabra.

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

DECRETO N. 1.930 — DE 26 DE ABRIL DE 1857

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

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

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

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

REGULAMENTO

CAPITULO I

Construcção e conservação

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 12. Os cruzamentos com as ruas ou caminhos publicos, existentes ao tempo da concessão, podem ser superiores, inferiores, ou, quando absolutamente se não possa fazer por outro modo, ao nivel, construindo-se, porém, por conta da companhia ou pessoa a quem pertencer a estrada de ferro, as obras que os mesmos cruzamentos tornarem necessarias, ficando tambem a seu cargo as

despezas com signaes e guardas que forem precisos para os portões durante o dia e a noite. Terá neste caso a administração da estrada o direito de alterar a direcção das ditas ruas ou caminhos publicos, com o fim de melhorar os cruzamentos, ou de diminuir o seu numero, precedendo consentimento do Governo, e salva a disposição do § 11 do art. 1.º da lei de 26 de junho de 1852.

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

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

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

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

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

Nos cruzamentos com as estradas publicas fecharão habitualmente a estrada de ferro, abrindo-se sómente para darem passagem aos comboios.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

As que já existirem serão reformadas ou mudadas mediante indemnização.

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

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

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

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

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

Art. 26. E' prohibido:

1.º Fazer cavas em lugares de onde as chuvas possam levar as terras para as valletas de exgotto da estrada de ferro, 2.º Atulhar as valletas por qualquer modo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.º Derribar os postes e marcos.

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

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

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

CAPITULO II

POLICIA DAS ESTRADAS DE FERRO E SUAS DEPENDENCIAS

Art. 29. Nenhuma estrada de ferro será aberta ao transito publico sem ter-se previamente reconhecido por exame mandado fazer pelo Governo na Côte, e pelos Presidentes nas Provincias, que offerece a devida segurança.

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

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

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

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

O Governo Imperial as fará inspecionar e punir as infracções pelos meios definidos neste Regulamento.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pena: 5\$ de multa.

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

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

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

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

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

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

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

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

O proprietario a quem fôr concedida a passagem, pôde possuir duas ou mais chaves dos portões, e entregal-as a quem lhe parecer, comtanto que seja o mesmo proprietario o unico responsavel pelas infracções dos regulamentos.

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

Pena: 50\$ de multa por cada infracção.

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

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

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

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

Art. 52. Penetrando no recinto da estrada ou parando nos cruzamentos qual-

quer pessoa estranha, salvo as excepções do art. 42, o guarda que a avistar, ainda que esteja no districto de outro, advertir-lhe-ha com palavras urbanas para que saia, e não sendo attendido a prenderá.

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

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

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

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

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

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

Este direito prescreve no prazo de seis mezes.

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

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

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

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

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

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

Art. 65. Exceptuam-se das disposições

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

CAPITULO III

INSPECÇÃO E FISCALISAÇÃO DO TREM RODANTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 77. Cada carro de viajantes deverá conter:

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPITULO IV

CIRCULAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

O infractor será sujeito ás comminações do artigo antecedente.

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

Art. 99. Os empregados que por omisãõ ou negligencia derem causa a acci-dentes, se destes não resultarem ferimentos ou mortes, serão punidos com as penas estabelecidas nos regulamentos da estrada.

havendo ferimento ou morte serão, além disto, processados e punidos na fórma do Código Criminal.

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

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

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

Art. 102. E' prohibido a qualquer pas-sageiro:

- 1.º Viajar nos carros de classe bilhete;
- 2.º Viajar em carro de classe superior da que faz menção o seu bilhete;
- 3.º Entrar ou sahir sem ser pela portinhola que o guarda designar e abrir;
- 4.º Sahir em qualquer logar que não seja nos pontos da estação, e estando o comboio completamente parado;
- 5.º Passar de um para outro carro, ou debruçar-se para fóra;
- 6.º Fumar durante a viagem, excepto em carros designados para este fim, se a administração julgar conveniente estabelece-los; e nas salas das estações, emquanto ahi permanecerem senhoras, salvo se a sala tiver aquelle destino especial;
- 7.º Entrar nos carros (embora com bilhete) em estado de embriaguez, indecentemente vestido, ou levando comsigo cães, ou pacotilha que aos outros incommode, ou materias inflammaveis, ou arma de fogo, salvo fazendo neste ultimo caso ve-

rificar por um empregado da estrada que a arma está descarregada.

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

Art. 104. Qualquer individuo que infringir as disposições do art. 102 será advertido com civilidade pelos empregados da estrada de ferro; se depois de 1ª e 2ª admoestações persistir na infracção, será posto fóra do estabelecimento, restituindo-se-lhe o valor do bilhete que houver comprado, se não tiver começado a viagem.

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

CAPITULO V

TRAFEGO E COBRANÇA DE TAXAS

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

- 1.º Generos de importação em geral.
- 2.º Ditos de exportação.
- 3.º Ditos alimenticios, sejam importados, ou produzidos no paiz, não comprehendidas as bebidas espirituosas.
- 4.º Carvão, lenha, materiaes para construcções, excepto madeira.
- 5.º Estrume e outras substancias de utilidade á lavoura e de valor insignificante em relação ao volume.
- 6.º Madeira em geral.
- 7.º Animaes vivos de differentes especies.
- 8.º Viajantes das tres classes.
- 9.º Locomotivas e carros de qualquer especie.

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

A 4ª e 5ª por palmo cubico.

A 7ª e 8ª por cabeça.

A 9ª por legua.

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

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

- 1.º Qualquer massa indivisivel pesando mais de 10 arrobas.
- 2.º Qualquer volume excedendo a 50 palmos cubicos.
- 3.º Os objectos de maior responsabilidade, como louça, vidros, mobílias, pianos e outros.
- 4.º Os de conducção perigosa como polvora e outras materias inflammaveis.
- 5.º Os de grande valor, como moeda, metaes preciosos e outros desta natureza.
- 6.º Os volumes de bagagem excedente á permittida segundo o art. 82.

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

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

31

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 121. Se morrerem animaes transportados por uma estrada de ferro, sómente poderá cobrar o seu valor, provando-se que por culpa da administração foram demorados mais tempo do que era

necessario, que foram maltratados durante a viagem ou excedidas as lotações dos carros.

CAPITULO VI

DAS MINAS E SUBTERRANEOS

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

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

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

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

Art. 126. Si qualquer pessoa particular ou mesmo o Estado abrir subterraneo por baixo de uma estrada de ferro, em busca d'agua ou explorando mina, ou abrindo via de communicação, ou para qualquer outro fim, será obrigado a fazer as obras de segurança necessarias; e no caso de desastre, ou de deterioração causada pelo subterraneo á estrada de ferro, será responsavel não só pelo prejuizo immediato, mas pelas perdas e damnos resultantes da interrupção do trafego. Sendo pessoa particular, prestará préviamente fiança a contento da administração da estrada de ferro com recurso para o Governo na Côrte e para os Presidentes das Provincias.

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

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

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

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

CAPITULO VII

INSPECÇÃO POR PARTE DO GOVERNO E IMPOSIÇÃO DE PENAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPITULO VIII

DISPOSIÇÕES DIVERSAS

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

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

Esta isenção não comprehenderá as propriedades alheias ao trafego.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 159. Ficam revogadas as disposições em contrario.

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

DECRETO N. 2.913 — DE 23 DE ABRIL DE 1862

Amplia algumas disposições do Regulamento para a fiscalização da segurança, conservação e policia das estradas de ferro, approved pelo Decreto n. 1.930, de 26 de Abril de 1857.

Tendo a experiencia demonstrado ser necessario tomarem-se algumas providencias relativas ao serviço das estradas de ferro, cuja regularidade póde ser prejudicada pela má vontade ou negligencia dos machinistas ou foguistas, Hei por bem determinar que o Regulamento de 26 de abril de 1857 para fiscalização da segurança, conservação e policia das estradas de ferro seja executado com as ampliações que com este baixam, assignadas por Manoel Felizardo de Souza e Mello, Conselheiro de Estado, Senador do Imperio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, 23 de abril de 1862, 41° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

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

Art. 1.º O machinista ou foguista que, inscripto no serviço da estrada, ou contractado pela companhia, recusar-se, por proposito ou negligencia, a servir no comboio para que fór designado, de modo que a viagem não possa, por sua falta, começar na hora marcada, será punido

com prisão de 15 dias, a dous mezes, e multa de 50\$ a 100\$, salvo á administração da estrada o direito de demissão.

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

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

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

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

DECRETO N. 8.592 — DE 8 DE MARÇO DE 1911

Approva o Regulamento para as concessões de isenção de direitos aduaneiros.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização contida na alinea XI do art. 2.º da lei n. 2.324, de 30 de dezembro de 1910, resolve approvar o Regulamento, que a este acompanha, para as concessões de isenção de direitos aduaneiros.

Rio de Janeiro, 8 de março de 1911, 90.º da Independencia e 23.º da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

Francisco Antonio de Salles.

Regulamento para as concessões de isenção de direitos aduaneiros a que se refere o decreto n. 8.592, desta data.

Art. 1.º A isenção de direitos de importação ou consumo e de expediente comprehende:

§ 1.º Os objectos que gosam dessa concessão por disposição especial de lei ou decreto do poder competente.

§ 2.º Os objectos que constam da Tarifa das Alfandegas.

§ 3.º A bagagem de passageiros.

§ 4.º Os objectos que constam do artigo 27 da actual lei orçamentaria da receita e que são os seguintes, de cara-

cter geral, isentos de direitos de importação :

1.º e de expediente dos generos livres de direito :

Agricultura e pecuaria

1.º os machinismos e materiaes destinados ao aperfeicoamento do fabrico do assucar e construcção ou melhoramento dos respectivos engenhos centraes e os materiaes de custeio e peças sobresalentes, introduzidos directamente por agricultores ou por emprezas agricolas. Esses machinismos e materiaes que a Tarifa considera livres de direito e expediente comprehendem :

a) a ossatura ou armação de ferro bem como os seus pertences — como columnas, parafusos, arrebites, laminas de zinco ou de ferro zincado para parede e cobertura ;

b) material para illuminação electrica ou a gaz, completo ;

c) ferramentas de officinas de reparos, talhas portateis, forjas e mais utensilios ;

d) machinas e aparelhos para o fabrico de assucar, destillação de aguardente e de espirito; moinhos de quebrar e pulverizar assucar, tachas, moendas, alambiques e columnas distillatorias com seus accessorios, fôrmas e passadeiras, crystalizadores para purgar e refinar assucar ;

e) tijolos refractarios proprios para fornalhas de caldeiras de vapor ;

f) balanças para pesar as cannas e os assucares e tanque de ferro para depositos ;

g) peças de machinas nas condições previstas no art. 424, § 28, da Consolidação das Leis das Alfandegas.

2.º, os phosphatos e superphosphatos de cal, quer mineraes quer de ossos, nitrato de potassa e de soda, sulphato de ammonea, de cobre, de ferro ou de potassa, enxofres, guanos artificiaes, kainito, chloreto de potassa e formicidas, quando destinados a adubos ou correctivo na industria agricola, importados por agricultores ;

3.º, o gado de eria vaccum, cavallar, asinino, ovelhum e caprino fixada pelo Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio, a percentagem de reproductores que deve conter cada grupo de gado de eria importada ;

4.º, os animaes destinados a reprodução e ao melhoramento das raças indigenas.

II. pagando 2 % de expediente :

Os locomoveis agricolas; valvulas de borracha para bombas de ar e para outras machinas de qualquer fórma ou feitio; tela de arame, de cobre ou de latão, cones de papelão ou de couro para turbinas e peças componentes de baterias de diffusão; escovas de arame, ferro ou latão ou raspadeiras para limpeza de tubos; manometros para indicar pressão de vapor ou de vaccuo, indicadores de temperatura, tubos de cobre, ferro ou latão para conducção de agua, gaz ou vapor ou para caldeira e aparelho de concentração e evaporação com as respectivas valvulas e registros; crivos e seus supportes e travessão para fornalhas ;

apparelhos de movimento e transmissão, comprehendendo polias com seus accessorios, eixos, mancaes, luvas, chavetas, anneis, collares de suspensão, correias para machinas, gacheta de borracha ou de asbesto e corda de algodão, linho ou canhamo para os apparelhos de transmissão; trilhos portateis ou fixos bem como todos os seus accessorios, grampos, chapas de junção, parafusos, desvios, contratrilhos, cruzamentos ou corações, agulhas para desvios e apparelhos de manobra; locomotivas e wagons com seus accessorios; barcos e vasos de madeira ou de ferro; bombas de ferro ou de outro metal para qualquer liquido ou massa e para abastecimento de agua quente ou fria; vidros e tubos de vidro para apparelhos de evaporação e concentração, para indicadores de nivel de agua ou de outro liquido dentro dos apparelhos e caldeiras; o fio (arame) liso, galvanizado ou não, ns. 7, 8 e 9, para cercas, o de n. 14, para enfardar algodão, forragens e outros productos agricolas, fio proprio para empa de videiras e o arame farpado e ovalado, sendo este ultimo das seguintes dimensões: 18×16 e 19×17, inclusive grampos, moirões de ferro ou aço para cercas e os respectivos esticadores; os desnaturantes ou carburetantes de alcool; os toneis de ferro estanhados para o transporte do alcool; o sarnol, e carrapafol, os sóros, vacinas e todos os demais preparados destinados a prophylaxia e tratamento das molestias das plantas e dos animaes; a cal especial e demais productos chimicos para fabricação de assucar; as ferramentas, enxadas, foices e semelhantes, destinadas á lavoura, importadas por syndicatos agricolas ou directamente pelos agricultores ou respectivas empresas e proprietarios de campos de criação.

III. pagando 5 % de expediente:

1º, os instrumentos de lavoura e machinismos destinados ao fabrico e beneficio dos productos agricolas e o material destinado á construcção dos respectivos engenhos centraes, quando importados directamente pelos agricultores ou empresas agricolas;

2º, o material importado por individuos ou empresas que se propuzerem a realizar a cultura racional e economica do café, cacáo, fumo, algodão, canna de assucar, arroz, cevada, alfafa, trigo e fibras textis, animaes e vegetaes, uma vez que se proponham tambem a beneficiar esses productos em installações centraes, que, a juizo do Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio, forem convenientemente montadas;

3º, as machinas destinadas ao supprimento de agua para irrigação e outros misteres da lavoura e que não tenham cylindro, embolo, alavanca, polia e que, por isso, não possam ser equiparadas ás bombas de mão aspirantes-calçantes;

4º, os apparelhos para fabrico de lacticinios e as folhas estampadas e accessorios para a fabricação de latas para manteiga, banha e toucinho, quando directamente importado pelos fabricantes desses productos;

5º, as quartolas e os barris de toda especie, novos e desmontados, destinados ao acondicionamento de vinho nacional, que forem importados por syndicatos

agricolas ou por viticultores e por xarqueadores, para o acondicionamento de sebo ou graxa;

ou graxa;

6º, os machinismos e apparelhos para montagem de xarqueadas, matadouros frigorificos, e entrepostos frigorificos para deposito de carnes.

IV. pagando 10 % de expediente:

1º, os pulverizadores e enxofradores e o enxofre em pó, sulphato de cobre e os preparados de saes de cobre, quando destinados á viticultura e importado por viticultores ou syndicatos agricolas;

2º, os machinismos e apparelhos para o fabrico de adubo, de cellulose e papel de bagaço de canna de assucar e bem assim os productos chimicos para a sua fabricação.

INDUSTRIAS

V. e de expediente dos generos livres de direitos:

Os machinismos e seus sobrealentes e tambem os materiaes de custeio de mineração, importados directamente pelas empresas de mineração para consumo proprio. Nos materiaes de custeio se comprehendem sómente as substancias chimicas, os explosivos, os metalloides e metaes simple e o material de extracção e transporte na mina, necessarios áquelles trabalhos.

VI. pagando 10 % de expediente:

1º, o material importado por individuos ou empresas que se propuzerem a fazer installações de fabricas de conservas de peixe, mariscos, legumes e fructas;

2º, os ovulos do bicho da seda e os enxames de abelhas de raga e o seu acondicionamento, bem como os apparelhos para a apicultura e o vasilhame apropriado ao acondicionamento dos respectivos productos quando importados por profissionais, e a quaesquer machinismos e instrumentos que se destinem ás fabricas de sericultura, desde que sejam empregados na fiação e tecelagem unicamente casulo de producção nacional;

3º, os machinismos e accessorios destinados ao estabelecimento de fabricas de ferro esmaltado e cimento;

4º, os motores, carburadores, fogões, fogareiros, lampadas e quaesquer utensilios que utilizem como combustivel o alcool puro, carburetado ou desnaturado.

ESTRADAS DE FERRO, NAVEGAÇÃO E CONSTRUÇÃO NAVAL

VII. e de expediente de generos livres de direitos:

1º, os machinismos e materiaes, sobrealentes, comestiveis e mais objectos de uso dos passageiros e pessoal de bordo, destinados ás empresas que fizerem navegação regular entre os portos de um ou de mais de um Estado;

2º, o carvão de pedra importado pelas companhias de navegação nacionaes destinado ao seu consumo. Igual concessão se fará ás companhias de navegação estrangeiras que se sujeitarem aos mesmos onus das nacionaes;

3º, as peças importadas pelos constructores estabelecidos no Brazil para os

navios e vapores que construirẽem nos estaleiros nacionaes, precedendo as formalidades exigidas pelo art. 17 da lei n. 428, de 10 de dezembro de 1896.

VIII. pagando 5 % de expediente:

1º, o material importado para a construcção e prolongamento de estradas de ferro por concessão a particulares;

2º, o material destinado á navegação dos rios, importado por emprezas de exploração agricola e industrial.

CONSTRUCÇÃO

IX. pagando 5 % de expediente:

1º, o material importado para construcção de obras de portos por concessão a particulares.

X. pagando 10 % de expediente:

O material de construcção importado por individuos ou associações que se propuzerem a construir, nesta Capital e nas cidades de população superior a 50.000 habitantes, casas hygienicas para proletarios, comtanto que se obriguem os ditos individuos e associações, por contracto que assignarem no Thesouro Nacional, a alugar taes habitações por preços modicos e tabellas que o Governo fixar, exercendo a devida fiscalizaçõem em todas as phases dessas contrucções. Essa concessão só se tornará effectiva aos municipios que concederem isenção de imposto predial por 10 annos.

ADMINISTRAÇÃO

XI. e de expediente dos generos livres de direitos e mais contribuições aduaneiras:

As mercadorias e quaesquer objectos que forem directamente importados por conta da União para o serviço da Republica.

XII. e de expediente dos generos livres de direitos:

As machinas de elevação de agua, de qualquer especie, comprehendido o respectivo motor; os cataventos, pogos tubulares, bombas, encanamentos e mais accessorios destinados ao abastecimento de agua nos diversos municipios do Estado do Ceará e nos que forem flagellados pela secca e que forem importados pelas respectivas camaras com o fim de entregal-os á servidão publica; igual favor será concedido á pessoa que importar essés materias por sua conta e para seu uso, á requisição dos Governos dos Estados.

XIII. pagando 5 % de expediente:

O material importado para ser applicado pelos Governos dos Estados, dos municipios e do Districto Federal, a requisição delles, em suas obras feitas por administração e que tenham por fim o saneamento, embellezamento e abastecimento de agua; o material metallico para rēdes de esgotos; o material para calçamentos, inclusive britadores, motores respectivos e rolos ou compressores para macadamizaçõem, melhoramentos e conservação das barras e portos, construcção de fornos para incineraçõem de lixo, pontes, illuminaçõem, estradas de ferro e viaçõem electrica e o que se destinar ao desenvolvimento de força para esses fins ou a laboratorios de analyses; o material

pará colonias correccionaes e casas de prisão com trabalho; os animaes e materiaes destinados aos corpos de policia e de bombeiros; o material destinado á praticagem de portos e á desobstrucção de baixios e canaes.

XIV. pagando 10 % de expediente:

1º, os canos e mais material ceramicio para rēde geral de exgottos nas cidades dos Estados do Amazonas, Maranhão, Ceará, Rio Grande do Norte, Parahyba, Pernambuco, Bahia, Paraná, Santa Catharina, Rio Grande do Sul e Matto Grosso, nas de Victoria, do Espirito Santo e Nitheroy, do Estado do Rio de Janeiro, quando requisitados pelos Governos dos Estados ou dos municipios;

2º, os aparelhos, machinas e instrumentos agricolas destinados ás fazendas e aos campos de experimentação estabelecidos pelos Estados e os objectos por estes importados para civilizaçõem dos indios e colonias indigenas.

CASAS DE CARIDADE E ASSISTENCIA

XV. pagando 10 % de expediente:

Os medicamentos, fazendas e mais objectos importados directamente pelas mesas administrativas dos estabelecimentos de caridade e de assistencia hospitalar, comtanto que os artigos importados sejam destinados ao uso e tratamento dos assistidos, e as drogas e utensilios que forem importados para uso das associações ou ligas contra a tuberculose, do Instituto e Assistencia á Infancia do Rio de Janeiro e do Dispensario de São Vicente de Paula, desta Capital.

MATERIAL ESCOLAR

XVI. e de expediente de generos livres de direitos:

Os livros e reactivos, modelos, moveis, machinas e em geral todos os objectos de material escolar pertencentes aos museus dos Estados e ás escolas superiores por elles mantidas ou destinadas ao ensino publico em estabelecimentos de instrucção popular, exclusivamente gratuita, mantidas ou não pelo Governo dos Estados ou por associação que possua edificio destinado a esse fim.

OBRAS DE ARTES

XVII. e de expediente de generos livres de direitos:

As obras d'arte, de pintura, de esculptura e semelhantes, produzidas no estrangeiro por artistas nacionaes; as obras de igual natureza de autores estrangeiros, introduzidas por estabelecimentos de instrucção de bellas-artes, bem como as que possam contribuir para o progresso e desenvolvimento da arte nacional, e que, por se destinarem a locaes de franca visita, forem julgadas de utilidade immediata para estudo e modelo; igual favor será concedido aos livros de propaganda escriptos em lingua estrangeira e que se occuparem exclusivamente do Brazil.

SPORT

XVIII. pagando 2 % de expediente:

Os pratinhos de betume e as espheras de vidro destinados a alvos volantes, bem

como os cartuchos carregados, quando importados por clubs de tiro ao alvo.

XIX, pagando 10 % de expediente:

As embarcações de remo e vela destinadas exclusivamente ao sport nautico, com bancos e seus accessorios, remos, velas, torquetas, croques, bragaadeiras, mastros, macas, cannas de leme, guarda-patrão, fios de barca para adriças importados directamente pelos clubs de regatas.

DIVERSOS

XX, pagando 2 % de expediente:

O vasillame de vidro e de barro importado pelas empresas de aguas naturais medicinaes da Republica.

XXI, pagando 10 % de expediente:

Os animaes desenhados aos jardins zoologicos e os que iorem importados para exhibições zoologicas e scientificas. Esses animaes, uma vez mortos, serão entregues aos museus publicos.

Art. 2.º A isenção de direitos concedida á bagagem dos passageiros, decorrente das disposições preliminares da Tarifa das Alfandegas comprehende: peças de vestuario, objectos, utensilios, instrumentos e, em geral, os artigos de uso pessoal e profissional; livros scientificos e litterarios — contando que não haja a mais de um exemplar de cada obra; os desenhos, esboços, *maquettes* ou modelos acabados ou por acabar, pertencentes a artistas que vierem residir na Republica; as joias e baixellas com os característicos de serem do serviço diario; monogrammas ou indicios de uso — e os banus, malas saccoes, cestas e cadeiras de viagem, bem como o que se acha discriminado nos arts. 390 e 391 da Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas.

Paragrapho unico. Terá immediato desembaraço a bagagem dos embaixadores, ministros plenipotenciarios e outros diplomatas, notabilidades litterarias, scientificas, artisticas, politicas e altos funcionarios civis e militares da Republica em commissão do Governo.

havera a possivel facilidade no desembaraço das bagagens em geral, assim como a maxima urbanidade no trato com os passageiros.

Art. 3.º Para a concessão da isenção de direitos comprehendida no § 1.º, do art. 1.º, é necessaria ordem prévia do Ministro da Fazenda, com precedencia das formalidades do art. 6.º.

A concessão da isenção de direitos para a importação de armamento e material bellico, pelos Estados dependerá de autorização prévia do Governo Federal para a sua introdução.

§ 1.º Para a concessão da isenção de direitos comprehendida nos §§ 2.º e 3.º do art. 1.º têm competencia o Ministro da Fazenda e os Inspectores das Alfandegas, respectivamente, nos termos do que estiver regulado nesse sentido na Tarifa.

§ 2.º Para a concessão de isenção de direitos comprehendida nos ns. 1.º, 2.º, 3.º, e 4.º da alinea I; na alinea II; nos ns. 3.º, 4.º, 5.º e 6.º da alinea III; nos ns. 1.º e 2.º da alinea IV; na alinea V; nos ns. 2.º e 4.º da alinea VI; no n. 2.º da alinea VII; nas alineas XI e XIII; no n. 1.º da alinea XIV e nas alineas XVIII, XIX, XX e XXI do § 3.º do art. 1.º têm competencia os Inspectores

das Alfandegas quando não fôr a isenção requisitada pelos ministros, directamente, caso em que compete ao da Fazenda fazer a concessão, sendo as demais dependentes de ordem prévia do Ministro da Fazenda.

§ 3.º Fôra das isenções de direitos classificados no art. 1.º e seus paragraphos, concessão alguma de despacho livre será feita, permittida ou executada, ainda que para ella preceda ordem de qualquer autoridade, sob pena de responsabilidade do funcionario ou funcionarios que a houverem cumprido.

Art. 4.º Fica extincta a matricula creada pelo art. 3.º do decreto n. 947 A, de 4 de novembro de 1890, sendo conservada a existente até a data do presente regulamento.

Paragrapho unico. A Directoria da Receita, entretanto, fará registrar em livro proprio todas as concessões especificas de isenção de direitos, logo após a publicação do respectivo decreto ou acto no *Diario Official*.

Art. 5.º A Directoria da Receita Publica organizará, anualmente, afim de ser consignado no relatorio que fôr apresentado ao Poder Legislativo, um quadro demonstrativo da importancia dos direitos que não tiverem sido cobrados, com declaração:

1.º, dos que não tiverem sido cobrados em virtude de isenção consignada na Tarifa das Alfandegas e nas leis organimentarias em vigencia;

2.º, dos que não tiverem sido cobrados em virtude de lei ou decreto especial;

3.º, dos materiaes, generos, mercadorias e objectos que tiverem por tal motivo entrado sem pagamento de direitos.

Paragrapho unico. Para organização desse quadro, a Directoria da Receita Publica exigirá das Alfandegas e em tempo competente os necessarios elementos.

Art. 6.º Para o despacho livre, nos casos em que se faz mister a ordem prévia do Ministro da Fazenda, os interessados deverão requerer a essa autoridade, directamente, na Capital Federal, e por intermedio das delegacias fiscaes nos Estados, juntando a petição:

1.º, a relação dos objectos a despachar, com designação de especies e quantidades, pesos e medidas;

a) essa relação será formulada em duas vias e em lingua vernacula, exceptuados os objectos que não tenham traducção litteral technica ou nomenclatura convencional admittida correctamente no paiz, para os quaes é preferivel a conservação da expressão estrangeira;

b) os objectos que não são tarifados por pesos e medidas e pagam nas alfandegas, por unidade ou *ad valorem*, independem desses característicos;

c) na organização dessa relação é admittida a impressão a machina de escrever, em tinta uniforme e sem espaço de parcella a parcella, maiores que os das entrelinhas regulares, sendo as quantidades, pesos ou medidas dos objectos declarados em algarismos e por extenso;

d) a relação será datada e rubricada, folha a folha, pelo engenheiro fiscal que a certificar.

2.º Certificado do engenheiro fiscal junto á companhia ou empresa ou de

quem o Ministro da Fazenda ou os delegados fiscaes designarem.

Desse certificado deverá constar:

a) se o material relacionado tem os caracteristicos inherentes aos serviços ou obras em que se pretende applicar-o;

b) se está pedido em quantidade relativa ao plano dos mesmos serviços ou obras;

c) se representa o conjuncto preciso para o emprego ou applicação de um anno;

d) se contém artigos de *stock* ou sobre-salentes indispensaveis a necessidades e incidentes occorrentes nos serviços e obras;

e) se tem similar na produção nacional e, no caso affirmativo, determinar quaes as fabricas productoras e sua produção normal.

§ 1.º Independentem de certificado os artigos de estruturã e applicação inconfundiveis e de facil distincção em conferencia aduaneira, como sejam: os instrumentos de lavoura; as quartolas e os barris destinados ao acondicionamento de vinho, graxa ou sebo nacionaes; os pulverizadores e enxofradores destinados à viticultura; os motores, carburadores, fogões, fogareiros, lampadas, e quaesquer utensilios que utilizem como combustivel o alcool; o vasilhame de vidro e de barro importado pelas empresas de aguas naturaes medicinaes da Republica; as folhas estampadas e outras de igual natureza, constantes das concessões de isenção de direitos, da Tarifa das Alfandegas e leis orçamentarias quando não façam parte componente, integrante ou accessoria do conjuncto de material ou installação em que venham simultaneamente incluídas com outros materiaes ou machinismos sujeitos a formalidades do certificado profissional.

§ 2.º O certificado será singular e acompanhará a primeira via da relação do material.

§ 3.º As casas de caridade e estabelecimentos semelhantes que mantem assistencia hospitalar, quando pretenderem a effectividade do favor de isenção decorrente dos dispositivos preliminares da Tarifa das Alfandegas, apresentarão certificado de medicos civis ou militares sobre a applicação dos artigos de uso e tratamento dos assistidos e respectivas quantidades.

§ 4.º Para ter lugar a concessão de isenção de direitos das obras de arte, deverão as pessoas que pretenderem despachal-as, justificar perante o Ministro da Fazenda o valor e importancia artistica das mesmas, com certificado da Escola Nacional de Bellas-Artes, diplomas de premios obtidos nas exposições artisticas ou outros quaesquer documentos a juizo do Ministro da Fazenda, que mostrem estarem essas obras nas condições de gosar de isenção.

§ 5.º Não serão reputados regulares, os certificados emanados de profissionaes que tenham relações administrativas, direcção economica ou de qualquer modo jurisdicção ou dependencia junto aos concessionarios de isenção de direitos, salvo no caso dos engenheiros fiscaes, que exerçam as suas funções por designação official ou por força de disposição de lei.

Art. 7.º As petições de isenção de direitos devem ser formuladas precisando o seu objectivo essencial e indicando o dispositivo em que se pretenda fundamentar o pedido, o local dos serviços e o fim a que é destinado o material, assim como se a importação desse material é directamente feita ou por intermediarios.

Art. 8.º Sejam quaes forem os termos das leis, decretos e dos contractos existentes na data do Decreto n. 947 A, de 4 de novembro de 1890, e do presente Regulamento, que estabeleçam ou autorizem isenção de direitos de importação ou de consumo e de expedientes, taes isenções, em caso algum, poderão comprehendender:

1.º, os generos, mercadorias e objectos que tiverem similar na produção nacional, em quantidade sufficiente para supprir as necessidades immediatas e constantes dos serviços e das obras favorecidos com isenção de direitos;

2.º, as materias primas nas mesmas condições.

§ 1.º São obrigados os productores de artigos de manufactura nacional, que pretenderem competir com os artigos similares importados do estrangeiro, para os effectos da restricção legal, a apresentar ao Ministro da Fazenda os seus prospectos industriaes acompanhados de amostras dos seus productos, quando facilmente transportaveis, — catalogos, photographias, relações de preços correntes dos seus artigos nos mercados do paiz, da acceitação commercial dos mesmos, da capacidade da produção e de todos os elementos documentaes que constituam a prova de estarem as respectivas fabricas aparelhadas para supprir as necessidades immediatas e constantes dos serviços e obras favorecidos com a isenção de direitos.

§ 2.º Será creado na Directoria da Receita Publica do Thesouro Nacional:

a) um registro geral para o lançamento das industrias nacionaes consideradas nas condições de offerecer productos similares aos estrangeiros;

b) um archivo constituído com todos os elementos documentaes exigidos no paragrapho anterior. Esse archivo será franqueado ao exame, consulta ou comparação dos interessados, servindo concomitantemente para fundamentar ou contrariar os laudos profissionaes em caso de reclamação ou controversia.

§ 3.º A controversia entre o Ministro da Fazenda e os engenheiros fiscaes sobre impropriedade de applicação ou excesso de material será, sob o ponto de vista tecnico, estudada pelas repartições technicas da União, á requisicção do mesmo Ministerio.

Exceptua-se o caso em que, existindo clausula de decisão arbitral, seja a mesma invocada pelos interessados para a solução da controversia.

Art. 9.º O Ministro da Fazenda poderá excluir os generos e objectos que não pareçam comprehendidos na classificacção ou especificação das leis ou decretos concessivos de favores de despacho livre.

Art. 10.º O Ministro da Fazenda não permitirá, em caso algum, isenção de direitos para applicação ou emprego por mais de um anno.

Art. 11. Não será permittida a concessão de isenção de direitos pedida por telegramma de qualquer procedencia, ainda mesmo dos Governadores ou Presidentes dos Estados ou de autoridades municipaes, salvo mediante termo de responsabilidade.

Art. 12. As requisições de despacho livre feitas pelo Governo da União para artigos, objectos ou material destinados ao serviço publico, subordinam-se aos preceitos do presente Regulamento, com excepção de obrigação do laudo profissional ou certificado estabelecido no n. 2 do art. 6°.

Art. 13. Para que o favor de isenção de direitos se estenda ao periodo de custeio dos serviços ou obras é absolutamente necessario que essa condição se ache expressamente declarada na lei ou decreto de concessão.

Paragrapho unico. Sem essa condição, em caso algum, poderá a isenção comprehender o referido periodo de custeio.

Art. 14. A administração federal, estadual ou municipal, não pôde estabelecer em seus contractos com particulares, empresas ou companhias, clausulas concessivas ou promissorias de isenção de direito aduaneiros para material importado.

Paragrapho unico. Não será permittido despacho de material com isenção de direitos decorrentes de taes clausulas, ainda que em nome do Governo da União (art. 12 da lei n. 1.144, de 30 de dezembro de 1903).

Art. 15. Nos casos de allegação de urgencia de importação de material destinado a empresas telegraphicas, de estradas de ferro, navegação, obras do porto e estabelecimentos de assistencia hospitalar, o Ministro da Fazenda poderá conceder o despacho livre desse material, mediante termo de responsabilidade com prazo razoavel, a seu juizo, para que os interessados, pelos meios regulares, legitimem o seu direito á concessão definitiva do favor.

Art. 16. A contagem do prazo para validade das ordens de isenção de direitos, quer decorrentes da Tarifa das Alfandegas, quer de disposições contractuaes existentes ou de decretos especiaes, será feita por anno civil, a partir da data das mesmas ordens.

Art. 17. As provas de identidade e de idoneidade dos particulares que pretenderem isenção de direitos derivadas de concessões de character geral, serão produzidas por attestação de autoridades ou de pessoa de distincção, portadoras de fé publica, a juizo do Ministro da Fazenda.

Art. 18. Os Inspectores das Alfandegas, nos despachos de sua competencia, ficam obrigados a cumprir as mesmas normas estabelecidas por este Regulamento, facultando ás partes os recursos legaes para instancia superior.

Art. 19. É vedado aos chefes das repartições publicas importarem do estrangeiros artigos de expediente que se encontrem facilmente nos mercados locaes.

Art. 20. Para fiscalização de destino das mercadorias favorecidas com isenção de direitos, observar-se-ha o que a Consolidação das leis das Alfandegas e Mesas de Rendas dispõe nos seus arts. 437 a 443.

Paragrapho unico. Ao empregado designado para fiscal dese serviço serão proporcionados todos os recursos necessarios.

Art. 21. Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 8 de março de 1911.—
Francisco Antonio de Salles.

DECRETO N. 9.076 — DE 3 DE NOVEMBRO DE 1911

Approva o Regulamento para a Inspectoria Federal das Estradas.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando das autorizações conferidas no n. XLVIII do art. 32 e no art. 36 da lei n. 2.356, de 31 de dezembro de 1910, decreta:

Artigo unico. Fica approvedo o Regulamento que com esta baixa, assignado pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, para a Inspectoria Federal das Estradas.

Rio de Janeiro, 3 de novembro de 1911, 90° da Independencia e 23° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.
J. J. Seabra.

Regulamento a que se refere o decreto n. 9.076, desta data

CAPITULO I.

D A I N S P E C T O R I A F E D E R A L D A S E S T R A D A S

Art. 1.° Fica creada a Inspectoria Federal das Estradas com a incumbencia de fiscalizar todos os serviços relativos a estradas de ferro e de rodagem dependentes do Governo da União, exceptuadas as que estiverem sob sua administração directa.

Art. 2.° As estradas de que trata o artigo precedente veem a ser: as autorizadas pelo Governo Federal, as por elle concedidas ou arrendadas, as que gosam de garantia de juros ou fiança de qualquer especie, subvenção, auxilio ou favor por parte do mesmo, ou as declaradas de interesse geral.

Art. 3.° A fiscalização das estradas em que o Governo Federal houver empenhado interesse pecuniario, por garantia de juros, subvenção ou fiança de qualquer especie, será ampla, quer no tocante a despesas, receita, tarifas, rendas da estrada, quer no que respeita á conservação desta, suas dependencias e material, policia, segurança e circulação, de accordo com os decretos ns. 1.930, de 26 de abril de 1857, 5.561, de 28 de fevereiro de 1874, 6.995, de 10 de agosto de 1878, e 7.959, de 29 de dezembro de 1880 e instrucções e decisões consequentes, além do que especialmente estatuirem os respectivos contractos.

Art. 4.° Nas empresas não subvencionadas, a fiscalização se reduzirá ao exame das obras e da conservação do leito, material fixo e rodante e ao que concerne á segurança, regularidade e commodidade do transito nas respectivas estradas, incidindo tambem a fiscalização, para

aquellas que gosam do privilegio de zona, nas tarifas que, devidamente informadas, terão de ser submettidas á approvaçào do Governo.

Art. 5.º Compete á Inspectoria Federal das Estradas:

1.º O estudo de todos os assumptos geraes* e dados referentes ás estradas de ferro e de rodagem, informando circumstaciadamente ao Governo para as suas deliberações a respeito;

2.º A direcção, coordenação e collecção de todos os elementos indispensaveis a organização e execução do plano de viação federal ferrea ou de rodagem e do levantamento e cadastro das demais estradas da Republica para a confecção da carta geral da viação, solicitando para esse caso o necessario auxilio das autoridades competentes;

3.º O reconhecimento e a exploração das estradas de interesse geral, quando assim o determinar o Governo, e a organização dos respectivos projectos e orçamentos;

4.º O preparo das bases geraes dos editaes de concurrencia para a realização dos serviços sob sua alçada, o estudo das propostas apresentadas e a organização dos contractos, submettendo todos os documentos ao Ministerio para sua approvação, registro e expedição dos actos respectivos;

5.º A fiscalização não só das estradas em construcção como tambem das estradas em trafego, com excepção das que tiverem administração directa do Governo;

6.º A organização, guarda e conservação de todo o archivo tecnico das estradas federaes;

7.º A estatistica de todas as estradas de concessão federal, estadual e municipal, dos seus elementos technicos e dos transportes effectuados annualmente;

8.º A vigilancia pelo cumprimento das leis, regulamentos e instrucções vigentes ou dos que forem expedidos em relação á industria de transporte terrestre da Republica e dos contractos ou interesses do Governo ligados a esse assumpto.

CAPITULO II

DO PESSOAL DA INSPECTORIA

Art. 6.º A Inspectoria se comporá:

a) de uma administração central, com escriptorio e sede na cidade do Rio de Janeiro, em edificio proprio designado pelo Governo;

b) de tantas sub-administrações quantas correspondam ás redes, ou districtos de inspecção, que forem grupadas ás varias estradas sujeitas á fiscalização federal, com sede e escriptorio nos pontos centraes ou mais convenientes desses districtos;

c) das commissões que forem necessarias para os estudos, projectos, planos e orçamentos das estradas a serem construidas por ordem do Governo, com sede e escriptorio nos pontos convenientes;

d) de delegações fiscaes, itinerantes e removiveis, de inspecção directa das sub-administrações, das commissões acima e em geral das estradas, em numero e condições que se fizerem precisos, a juizo do Governo.

Art. 7.º A administração central, á qual ficam directamente subordinadas as sub-administrações, commissões e delegações, será dirigida por um inspector e constituida das seguintes sub-divisões:

- a) secretaria;
- b) secção das estradas em estudos e em construcção;
- c) secção das estradas em trafego e estatistica;
- d) secção de contabilidade.

Art. 8.º As sub-administrações serão dirigidas por engenheiros chefes de districto, com residencia nas respectivas sedes e constituidas pelo pessoal de engenheiros fiscaes e outros funcionarios, fixados em numero e categoria de accôrdo com a importancia de cada rede de fiscalização.

Art. 9.º As commissões serão dirigidas por um engenheiro chefe, com residencia no ponto mais adequado aos trabalhos e serão constituidas por tantos engenheiros, conductores, desenhistas, escripturarios, auxiliares, serventes e operarios quantos forem precisos para o completo desempenho dos serviços que lhes forem confiados.

Art. 10. As delegações fiscaes serão exercidas por um ou mais engenheiros itinerantes, sob a denominação de fiscaes geraes, com residencia official na sede da inspectoria, removidos em cada inspecção para qualquer ponto do territorio da Republica onde se faça mister a sua presença temporaria.

Art. 11. O numero e categoria das sub-administrações e delegações serão fixados nas condições previstas neste regulamento e o numero de commissões será o que for exigido pelas necessidades do serviço quando assim o determinar o Governo.

CAPITULO III

DAS ATTRIBUIÇÕES E DEVERES DO PESSOAL

Art. 12. Compete ao inspector:

I. Fornecer ao Governo todos os elementos indispensaveis á organização do plano geral de viação;

II. Mandar effectuar, quando determinados pelo Ministro, o reconhecimento e a exploração de todas as estradas que possam ser de interesse geral;

III. Mandar executar os estudos necessarios para cumprir o disposto nos numeros anteriores;

IV. Zelar pelo exacto cumprimento dos contractos das estradas dependentes do Governo Federal, expedindo as instrucções que para esse fim julgar necessarias, submettendo-as á approvação do Ministro;

V. Approvar, sendo seus actos submettidos posteriormente á approvação do Ministro:

a) modificações de traçado em planta e perfil, desde que não acarretem augmento de despezas e melhoem as condições technicas relativas aos raios de curvas e ás declividades;

b) alterações nos projectos de obras de arte, uma vez que dellas resultem economia sem prejuizo da segurança, ou que se obtenha maior segurança sem acrescimo de despeza.

VI. Aceitar provisoriamente os trechos de estradas, á medida que ficarem concluidos pelas empresas constructoras;

VII. Approvar provisoriamente os projectos de tarifas, instrucções regulamentares, quadros de pessoal e horarios propostos pelas empresas concessionarias;

VIII. Submeter á approvação do Ministro quaesquer medidas das quaes advenha o desenvolvimento das zonas atravessadas pelas estradas dependentes do Governo Federal;

IX. Examinar minuciosamente a organização das tarifas e alterações que se tornem necessarias em pról do desenvolvimento agricola, industrial e commercial do paiz e em beneficio do trafego internacional limitrophe;

X. Dirigir todo o serviço da Inspectoria, expedindo as necessarias instrucções para a boa marcha dos serviços, para o regular andamento dos papeis e documentos submettidos ao seu estudo, distribuindo-os convenientemente pelas varias dependencias da repartição, de modo a tornar tão expedito quanto possível o necessario estudo e expediente;

XI. Inspeccionar pessoalmente, quando julgar conveniente, qualquer dos serviços a cargo da Inspectoria;

XII. Organizar a estatistica e o cadastro das estradas, quer as dependentes do Governo Federal, quer as dos Governos dos Estados ou das Municipalidades, solicitando ou obtendo, pelo modo mais conveniente, os elementos necessarios;

XIII. Fiscalizar, pela fórma mais conveniente, todos os documentos relativos á renda e á despeza das estradas arrendadas e das que gosam de favores pecuniarios do Governo e providenciar a respeito pela fórma que julgar mais garantidora dos interesses da União;

XIV. Mandar proceder semestralmente á tomada de contas das empresas que gozarem de garantia de juros ou que, não gozando desse favor, sejam obrigadas a prestal-as por disposições de seus contractos, regulando-se nesse assumpto pelas instrucções espezias para esse fim approvadas pelo Ministro;

XV. Aresentar ao Ministro, até o dia 15 de março de cada anno, o relatório circunstanciado de todos os serviços do anno anterior a cargo da Inspectoria, e bem assim o orçamento das despezas para os serviços da repartição no exercicio futuro e das relativas aos favores pecuniarios concedidos ás empresas;

XVI. Apresentar ao Ministro, até aquella data, afim de ser devidamente impressa a estatistica das estradas dependentes da repartição.

Art. 13. Compete ao secretario por si e pelo pessoal da secretaria:

I. Dirigir o expediente da administração central, zelando pela ordem, disciplina e asseio geral do escriptorio da Inspectoria;

II. Abrir, catalogar, preparar, submeter ao inspector e redigir a sua correspondencia, zelando pela classificação e guarda de seu archivo;

III. Zelar pela boa distribuição dos papeis e documentos da Inspectoria, sendo responsabilizado pelos seus extravios, quando não forem elles devidamente protocollados;

IV. Providenciar para a aquisição dos materiaes necessarios ao expediente da

administração central e distribuil-os conforme as necessidades de cada uma de suas secções;

V. Proceder ao assentamento do pessoal da Inspectoria, com a indicação do nome, idade, estado, residencia, data da nomeação, categoria, posse, licença, remoção, tempo de exercicio, elogios, penas e tudo quanto possa interessar aos empregados, de modo a permittir informação prompta e segura a respeito dos mesmos.

Art. 14. Directamente subordinados ao secretario disporá a secretaria de um official, um archivista, um 2º escripturario, um amanuense, um porteiro, um continuo e tres serventes, cujas funções serão determinadas por instrucções dadas pela Inspectoria.

Art. 15. Compete aos chefes de secção:

I. Ter sob sua responsabilidade e direcção a respectiva secção, distribuir o serviço por seus auxiliares e examinar todos os documentos e assumptos estudados, de modo a conhecel-os nos seus detalhes;

II. Ser o intermediario entre o inspector e o pessoal da secção, zelando pela boa marcha dos trabalhos e cumprimento dos deveres dos empregados;

III. Fazer o ponto do pessoal da secção e prestar nesse sentido informações á secretaria e á contabilidade para os devidos assentamentos e folhas de pagamento;

IV. Propor ao inspector as penalidades em que incorrer o pessoal da secção;

V. Organizar e ter sob sua responsabilidade o archivo, correspondencia e protocollo dos documentos da secção;

VI. Estudar e informar ao inspector, ou visar todas as informações da secção, sobre os assumptos que á mesma forem submettidos;

VII. Corresponder-se directamente com os chefes de districto ou de construção ou fiscaes geraes, sómente quanto aos serviços da secção para esclarecimentos que se fizerem precisos á solução dos assumptos submettidos ao seu estudo;

VIII. Substituir o inspector nos seus impedimentos, quando designado pelo Ministro;

IX. Aresentar ao inspector, até o dia 15 de fevereiro de cada anno, o relatório dos serviços da secção, correspondentes ao anno anterior.

Art. 16. Ao chefe da secção das estradas em estudo e construção, por si e pelo pessoal da secção, incumbe:

I. Examinar e prestar informações sobre todos os estudos, projectos, planos e orçamentos de estradas, quer os organizados pelas commissões officiaes, quer os apresentados pelas empresas contractantes;

II. Propor ao inspector o pessoal extranumerario para as commissões incumbidas dos estudos das estradas que o Governo designar, a dispensa dos engenheiros e mais auxiliares á medida que se tornarem desnecessarios ao serviço.

III. Propor ao inspector as modificações ou melhoramentos de taes estudos, fazendo os respectivos desenhos e orçamentos;

IV. Estudar as condições, especificações e tabellas de preços para a construção das estradas, de accordo com os dados relativos a cada zona do paiz e com as necessidades da rede local, informando

ao inspector sobre as alterações precisas que forem indicadas pelo estudo comparativo dos dados adquiridos e a pratica de taes serviços;

V. Informar detalhadamente sobre a qualidade, procedencia, valor, resistencia e condições a que deve satisfazer o material fixo, com emprego nas estradas em construção;

VI. Informar á *secção das estradas em trafego e estatistica* sobre todos os dados preciosos para a organização dos projectos de estações ou dependencias, obras de arte e typos de material fixo, que tenham de ser empregados nas estradas em trafego;

VII. Verificar se a applicação dos preços dos contractos ou instruções do Governo é feita com exactidão nos calculos das medições ou avaliações de serviços executados pelas emprezas contractantes;

VIII. Informar a *secção de contabilidade* a respeito da organização das folhas e certificados de pagamento dos serviços executados;

IX. Examinar, registrar e submeter á *secção de contabilidade* as relações dos materiaes necessarios aos estudos das estradas, quando tiverem de ser feitos sob a acção da Inspectoria, ou dos que tiverem de ser importados livres de direitos.

Art. 17. Ao chefe da *secção das estradas em estudo e construção* serão subordinados directamente tres engenheiros ajudantes, sendo um especialista em electricidade, dous desenhistas, dous calculistas, um 1º escripturario e um continuo, cujas funções serão reguladas em instruções especiaes.

Art. 18. Ao chefe da *secção das estradas em trafego e estatistica*, por si e pelo pessoal da *secção* incumbem:

I. Estudar e examinar exclusivamente os assumptos que digam com a parte em trafego das estradas concedidas, informando sobre elles minuciosamente ao inspector;

II. Informar sobre o processo de accelleração de qualquer trecho de estrada que deva ser entregue ao trafego publico;

III. Informar a respeito do estabelecimento de estações ou paradas, horarios e velocidade dos trens e sobre os regulamentos especiaes para os transportes nas estradas em trafego;

IV. Estudar e examinar os projectos de tarifas e condições de transporte das estradas sob o ponto de vista do augmento da regularidade do seu trafego, submettendo esse estudo á *secção de contabilidade* para revel-o sob o ponto de vista de vantagem financeira para o Governo;

V. Estudar os meios de diminuir as despesas de custeio das estradas e desenvolver as fontes de receita de sua exploração technica e commercial;

VI. Examinar, rubricar e submeter á *secção de contabilidade* as relações dos materiaes necessarios ao trafego das estradas e que tenham de ser importados com isenção de direitos;

VII. Informar sobre o augmento ou acquisição de material fixo e rodante para as estradas em trafego, de accôrdo com os dados fornecidos pela *secção das estradas em estudo e construção*;

VIII. Estudar os contractos de trafego mutuo e os de transito reciproco do material rodante entre as estradas em trafego, propondo as soluções necessarias;

IX. Examinar as propostas de tarifas e suas modificações, informando de modo preciso sobre as vantagens de sua applicação para o Thesouro Nacional;

X. Recolher todos os dados referentes a custas, despezas, lucros e perdas para organização da estatistica e resumos parciaes para cada estrada ou rede durante o anno anterior;

XI. Organizar para cada anno a estatistica geral de construção e trafego, receita e despeza das estradas fiscalizadas para ser submettida ao exame do inspector e apresentada ao Ministro para a necessaria publicação;

XII. Confeccionar os dados precisos e fazer o historico de cada rede de viação e de seus contractos á vista do que constar e do que for succedendo, para cada caso, de accôrdo com os dados fornecidos pelas outras *secções* da Inspectoria;

XIII. Fazer o registro, por meio de extracto, dos actos da Inspectoria e dos Poderes Legislativo e Executivo, com referencia a cada uma das estradas;

XIV. Organizar um archivo da legislação ferro-viaria brasileira e estrangeira e dos actos de lei e regulamentos da Republica que digam respeito ás estradas, em geral, ou ás mesmas interesses sob qualquer ponto de vista;

XV. Colleccionar e ministrar ao inspector todos os dados para a confecção do relatorio annual da Inspectoria.

Art. 19. Ao chefe da *secção das estradas em trafego e estatistica* serão subordinados directamente dous engenheiros ajudantes, um official de estatistica, um 1º escripturario, dous amanuenses e um continuo, cujas funções serão reguladas por instruções especiaes.

Art. 20. Ao chefe de *secção de contabilidade*, por si e pelo pessoal da *secção*, incumbem:

I. Organizar as folhas de pagamento do pessoal da Inspectoria de accôrdo com as notas dos livros de ponto das *secções* para serem encaminhadas ao respectivo processo;

II. Organizar os certificados de pagamento de serviços feitos pelas commissões ou pelos contractantes para a execução das estradas em construção ou modificações de estradas em trafego, quando taes trabalhos tenham de ser levados á conta de capital dos contractantes ou de ser pagos pelo Governo;

III. Examinar os pedidos para levantamento de fundos, retiradas, cauções e depositos e guias de recolhimento ao Thesouro de quaesquer pagamentos, de accôrdo com os contractos;

IV. Informar, tendo em vista os creditos votados, os quadros de pessoal de varios serviços locaes e dos contractantes propondo as alterações que forem convenientes, no ponto de vista da despeza;

V. Proceder a minucioso exame nos processos de tomadas de contas aos contractantes e prestar sobre os mesmos as necessarias informações;

VI. Organizar a escripturação geral da Inspectoria, de modo que fiquem estabelecidas contas geraes e especiaes para estradas em construção e em trafego,

mencionando detalhadamente os encargos do Governo, os pagamentos por elle feitos por qualquer titulo, os depositos, as cauções ou garantias dos contractantes, as restituições ou pagamentos feitos ao Governo, o capital fixado para cada estrada, suas garantias, juros e amortizações e os empréstimos feitos pelo Governo para a realização dos contractos, estabelecendo sob fórma clara e precisa um regimen de verdadeira contabilidade para seguras informações;

VII. Escripturar em um livro especial, além dos livros geraes, a conta corrente da receita e despeza da Inspectoria;

VIII. Preparar os dados precisos para os orçamentos annuaes da repartição e para o relatório do inspector, quanto ás despesas necessarias aos serviços do anno seguinte;

IX. Organizar, conservar e catalogar todo o archivo financeiro da Inspectoria;

X. Apresentar ao inspector até o dia 15 de cada mez um balancete da escripta do mez anterior e até os dias 15 dos mezes de agosto e fevereiro um balanço do semestre e anno anterior.

Art. 21. Ao chefe de secção da contabilidade serão subordinados directamente um engenheiro ajudante, um contador, um ajudante de contador, um 2º escripturario, dous amanuenses e um continuo, cujas funções serão reguladas por instrucções especiaes.

Art. 22. Aos chefes das sub-administrações ou de districto e das commissões por si ou pelo pessoal subordinado, incumbem:

I. Representar directamente a Inspectoria junto a cada Governo de Estado, de estrada fiscalizada e ser o intermediario entre elles e a repartição para todos os assumptos que digam respeito ao seu districto ou zona de serviço;

II. Zelar pelo cumprimento de todas as leis e regulamentos e dos contractos em vigor e pelo bom desempenho dos deveres do pessoal sob sua direcção;

III. Fazer executar as instrucções especiaes para os serviços a seu cargo e expedir as ordens e detalhes de serviços necessarios a boa marcha e andamento dos trabalhos de seu districto ou commissão;

IV. Examinar todos os trabalhos sob sua direcção e distribuir seu pessoal da melhor fórma e de accôrdo com as attribuições regulamentares, fazendo-o igualmente acompanhar com a maxima assiduidade e cuidado as varias secções de serviço a seu cargo;

V. Examinar e inspecionar com frequencia todas as secções a cargo de seu districto ou commissão por visitas pessoais, pelo menos de duas vezes ao mez, fazendo com que os seus auxiliares procedam a exame e inspecções mais frequentes ou assistam pessoalmente e diariamente aos serviços de que forem incumbidos;

VI. Verificar de continuo as condições de conservação, ordem, andamento e progresso dos trabalhos ou estradas sob sua fiscalização ou direcção e proceder ás experiencias necessarias ao emprego dos materiaes a ella destinados;

VII. Examinar com o maximo cuidado todos os materiaes que tenham de ser empregados nos serviços a seu cargo, fa-

zendo cumprir as ordens para sua applicação, substituição ou rejeição;

VIII. Estudar e propor ao inspector as medidas tendentes a melhorar as condições technicas ou economicas dos serviços sob sua inspecção ou direcção;

IX. Providenciar nos casos de urgencia do serviço de modo a manter a sua boa organização e ordem, communicando immediatamente os seus actos á Inspectoria e sujeitando-os á sua approvação, quando não estejam previstos em suas attribuições;

X. Authenticar ou visar todos os documentos que devam ser remettidos á Inspectoria ou aos contractantes, com os quaes é de sua exclusiva competencia se corresponderem directamente;

XI. Proceder aos trabalhos de exame, avaliação ou medição dos serviços contractados e ao ajuste de contas, de accôrdo com as instrucções especiaes para esse fim e as respectivas condições contractuaes, dando andamento aos respectivos processos para a sua ulterior approvação;

XII. Impor aos contractantes as multas e penalidades por inobservancia de disposições do contracto, submettendo-as á Inspectoria para a sua homologação posterior com os motivos de seu proceder e as justificativas dos contractantes punidos;

XIII. Inventariar os materiaes de serviço a seu cargo, mandando proceder a balancetes mensaes, zelando por sua boa escripta e conservação;

XIV. Apresentar, por occasião da terminação dos serviços especiaes, ou até o dia 15 de agosto e 15 de fevereiro, relatorios semestral e annual, incluindo todos os dados, quadros, estatisticas exigidas pela Inspectoria bem como um orçamento da despeza provavel dos serviços do anno a seguir.

XV. Organizar methodicamente todas as informações e dados relativos aos serviços, exigindo das estradas ou dos contractantes, os documentos, as provas, planos e orçamentos, e em geral, todas as communicações e detalhes que forem necessarios á fiscalização e inspecção ou realização dos trabalhos a seu cargo.

Art. 23. A cada sub-administração ou commissão corresponderá um escriptorio com séde no ponto mais adequado e com o pessoal que for fixado pelo presente regulamento, salvo posterior augmento de accôrdo com as necessidades do serviço.

Art. 24. Aos chefes das sub-administrações ou districtos ficarão subordinados os engenheiros, os escripturarios e o demais pessoal que áquelles competirem, conforme a respectiva classificação e necessidade do serviço.

Art. 25. A residencia official do chefe das sub-administrações ou districtos e dos seus subordinados deverá ser na séde do districto de fiscalização, podendo entretanto o chefe desse serviço determinar que qualquer dos seus subordinados resida em ponto diverso, desde que assim resulte vantagem para o serviço, ficando, porém, obrigado a comparecer pelo menos una vez por semana ao escriptorio da sub-administração para dar conta do andamento do serviço a seu cargo.

Art. 26. O chefe da sub-administração ou do districto não poderá ausentar-se da

séde, a não ser em serviço de inspecção ou mediante licença do inspector, em qualquer outro caso.

Do mesmo modo os seus subordinados não poderão afastar-se dos logares de sua residencia a não ser em serviço ou por licença regulamentar..

Art. 27. Aos chefes das commissões ficará subordinado o pessoal necessario, conforme sua organização e classificação feitas pela Inspectoria, de accôrdo com a importancia dos serviços que lhes forem incumbidos e as instruções que nesse sentido lhe forem dadas.

Art. 28. Aos delegados ou fiscaes geraes incumbem:

I. Percorrer periodicamente as estradas e visitar os trabalhos em construcção, de accôrdo com a designação do inspector para uma inspecção geral ou para o estudo especial de algum assumpto referente ás mesmas estradas;

II. Examinar cuidadosamente as condições do trafego ou da construcção, verificando se os respectivos serviços são feitos com a precisa regularidade e economia e são cumpridas as leis e disposições regulamentares em vigor;

III. Verificar se é feita a devida conservação das linhas, do material fixo e rodante e das demais dependencias das estradas;

IV. Examinar com o maximo cuidado se os contractos de construcção, empreitada ou trafego estão sendo fielmente executados;

V. Conhecer das necessidades que tenham os habitantes das zonas servidas pelas estradas, afim de informar á Inspectoria sobre as providencias a tomar no sentido de melhorar horarios e tarifas ou de executar novos serviços de ramaes e prolongamentos.

VI. Conhecer das vantagens que possam provir, para a construcção e trafego das estradas, da execução de melhoramentos ou transformações que esses serviços comportem.

VII. Estudar tudo quanto se refira a trafego mutuo e facilidade de ligar o trafego terrestre ao maritimo e fluvial, bem como o que diga respeito a qualquer outra vantagem para transporte das zonas percorridas na inspecção;

VIII. Estudar com o maximo cuidado e o mais detalhadamente qualquer assumpto especialmente indicado para o qual tenha sido a inspecção determinada;

IX. Verificar si os chefes de districto ou das commissões são zelosos no cumprimento de seus deveres e si a sua fiscalização ou direcção dos serviços a seu cargo é effectiva e se faz com a precisa exactidão;

X. Assumir a direcção de qualquer sub-administração ou commissão, quando especialmente designados para esse fim, ou nos casos urgentes em que sejam precisas providencias immediatas ou ao inspector designe os funcionarios effectivos desses cargos;

XI. Exigir a presença dos chefes de serviço ou de qualquer de seus auxiliares para acompanhá-los no desempenho de sua inspecção e todos os dados e informações de que precisem ou sejam convenientes;

XII. Apresentar-se ao inspector logo após o seu regresso á séde da Inspe-

ctoria e em seguida ao ministro, quando assim fôr preciso para relatarem verbalmente o resultado da visita ou inspecção feita;

XIII. Apresentar ao inspector, logo após a terminação de qualquer inspecção, um relatório minucioso das suas observações e das providencias que forem necessarias para se conseguir o resultado desejado;

XIV. Comunicar ao inspector, durante o decurso de suas inspecções, por officio ou telegramma, tudo que lhes pareça necessario para a adopção de qualquer medida ou providencia urgente;

XV. Apresentar-se ao inspector para auxiliá-lo no serviço geral da administração, quando tenham de permanecer na séde da Inspectoria sem designação de qualquer serviço.

CAPITULO IV

DA ADMISSÃO, NOMEAÇÃO, LICENÇA, FALTAS E DEMISSÃO DO PESSOAL

Art. 29. O pessoal da Inspectoria divide-se em empregados de titulos e empregados subalternos não titulados, cabendo a uns e outros os deveres e direitos dos empregos para que forem nomeados ou engajados.

Art. 30. Serão considerados funcionarios de titulo todos os empregados da Inspectoria, com excepção dos serventes, guardas, trabalhadores ou operarios.

Art. 31. O numero, categoria e vencimentos do pessoal da administração central e das sub-administrações serão fixados pelos quadros annexos a este regulamento. A respectiva distribuição será feita pela Inspectoria e o seu augmento se fará mediante proposta desta ao Ministerio, podendo em caso de urgencia ou accumulção de serviço o inspector resolver sobre tal augmento, submettendo o seu acto á approvação do ministro.

Art. 32. O numero e a categoria do pessoal das commissões serão fixados para cada caso especial pelo Ministerio, de accôrdo com a proposta da Inspectoria, sendo os vencimentos regulados pela tabella tambem annexa ao presente regulamento.

Art. 33. O numero de delegados ou fiscaes geraes será fixado de modo permanente ou periodico directamente pelo ministro, de accôrdo com a Inspectoria, ou como julgar conveniente ao serviço publico e com os vencimentos tambem marcados na tabella annexa.

Art. 34. O pessoal titulado será considerado effectivo e gozará de todas as regalias e vantagens das leis em vigor, e, depois de dez annos de serviço, só poderão ser demittidos por falta grave, desidia ou incapacidade comprovada.

Art. 35. Os chefes e mais pessoal das commissões de estudos serão considerados em commissão e poderão ser dispensados ao termo do serviço para que tenham sido designados, nomeados ou engajados, salvo o caso de não corresponderem bem ás suas funcções, o que obrigará a dispensa immediata.

Art. 36. Os empregados de titulo das sub-administrações ou commissões serão classificados em 1ª e 2ª classes com iguaes attribuições, quando com titulo ou funcção semelhante, constituindo a differença entre as classes apenas nos vencimentos.

mentos e na collocação em relação aos outros funcionarios da classe superior.

Art. 37. Serão nomeados por decreto o inspector e por portaria do ministro, mediante proposta do inspector, o secretario, os chefes de secção, os ajudantes de secção, fiscaes geraes, engenheiros chefes de districto, engenheiros fiscaes, o contador, o ajudante do contador, officiaes, conductores, escripturarios, desenhistas e calculistas.

Art. 38. Os demais empregados da Inspectoria serão nomeados pelo inspector, com excepção do pessoal subalterno e jornaleiro das sub-administrações e commissões, que será engajado pelos respectivos chefes de serviço e terá os vencimentos e vantagens constantes da tabella annexa a este regulamento.

Art. 39. O cargo de inspector só será confiado, por livre escolha do Governo, a engenheiro nacional que se recomende por sua experiencia e capacidade profissional, anteriormente demonstrada em trabalhos concernentes á viação terrestre.

Art. 40. Só poderão ser nomeados para os logares de fiscaes geraes, chefes de secção, chefes de districto e de commissão os profissionais diplomados por escolas brasileiras que satisfizerem as prescripções da lei n. 3.001, de 9 de outubro de 1880, sendo que para os logares de fiscaes geraes e de chefes se exigem seis annos de pratica de construcção de estradas de ferro e para os logares de engenheiros fiscaes a pratica pelo menos de dous annos.

Art. 41. A nomeação para os logares que não forem technicos será feita sempre mediante concurso. Sómente ao ministro é licito nomear para as commissões de estudos pessoal reconhecidamente habilitado, sem a exigencia daquella prova.

Art. 42. Salvo o cargo de inspector, o provimento dos demais cargos do pessoal effectivo, em caso de vaga, será por accesso das respectivas classes, attendendo-se á antiguidade e ao merecimento.

Art. 43. O inspector será substituído, nos seus impedimentos temporarios, pelo chefe de secção designado pelo ministro; os chefes de secção por seus ajudantes e os demais empregados da administração central e das sub-administrações pelos seus immediatos em vencimentos e categoria, designados todos pelo inspector.

Art. 44. As substituições temporarias nas commissões de estudos serão feitas, para os chefes de serviço, pelo inspector, dentre o seu pessoal de maior categoria e, para os auxiliares, pelos respectivos chefes.

Art. 45. Ao pessoal de titulo caberão os vencimentos mensaes da tabella annexa correspondentes á sua categoria ou funcção, não lhe sendo abonado augmento ou diaria por qualquer serviço feito fóra das horas do expediente ou da séde dos trabalhos.

Art. 46. Ao pessoal não titulado responderão os vencimentos mensaes calculados pelas diarias da tabella annexa, com direito ao pagamento pelo serviço extraordinario feito em dias de descanso e feriados ou á noite, além das horas do trabalho diario.

Art. 47. Dos vencimentos do pessoal de titulo, dous terços serão considerados como ordenado e um terço como gratificação, para todos os effectos.

Art. 48. Todo empregado terá direito á passagem livre por parte do Governo para seu transporte em serviço, não lhe cabendo nesse caso nem augmento de vencimentos, nem diaria; salvo nos casos de nomeação ou de remoção definitiva dos empregados de titulo, aos quaes será abonada uma ajuda de custo correspondente á metade do respectivo ordenado mensal, para a sua installação.

Art. 49. Aos funcionarios do quadro effectivo é garantida a vantagem da aposentadoria e do montepio, pela fórmula e nas condições das leis vigentes.

Art. 50. Perderá a aposentadoria o empregado que em qualquer tempo, por sentença passada em julgado, fôr convencido de haver, durante o exercicio de algum dos empregos, commettido o crime de peita ou de suborno, ou praticado qualquer acto de traição, abuso de confiança ou revelação de segredo.

Art. 51. Aos funcionarios das commissões de estudos é facultado o montepio dos servidores do Estado, sendo-lhes garantida a mesma aposentadoria que aos effectivos, sómente quando se invalidarem no desempenho de suas funcções.

Art. 52. Terá igualmente uma pensão o pessoal operario que por motivo de accidente ou desastre em serviço da Inspectoria ficar impossibilitado ou incapaz de ganhar meios para sua subsistencia.

Art. 53. A igual pensão terão direito a viuva ou filhos menores do pessoal jornalceiro que fallecer em desastre no serviço publico.

Art. 54. O empregado que substituir outro em seu impedimento temporario perceberá a gratificação deste, qualquer que seja o numero de dias em que se der a substituição, contanto que, reunida a importancia da gratificação aos vencimentos do substituído, este total não exceda a dos vencimentos do logar substituído.

Art. 55. O empregado que exercer interinamente logar vago perceberá todos os vencimentos deste, perdendo os de seu proprio emprego.

Art. 56. O empregado que faltar ao serviço sem causa justificada perderá todos os vencimentos. Se justificar as faltas, ser-lhe-ha descontada sómente a gratificação correspondente aos dias em que faltar, até o maximo de oito dias.

Para sua justificação será sufficiente a simples allegação por escripto do empregado, quando o numero das faltas não exceder a tres. Si, porém, fôr superior a tres e inferior a nove, será necessario apresentar attestado medico.

Além de oito faltas só será concedido abono si o empregado obtiver licença.

Art. 57. O desconto por faltas interpoladas não comprehenderá os dias feriados; sendo, porém, successivas, comprehenderá todos os dias.

Art. 58. São causas justificativas de faltas: molestia, nojo, gala de casamento.

Art. 59. As licenças ao pessoal serão concedidas até 30 dias pelo inspector e as de maior prazo pelo ministro, precedendo audiencia do inspector e de accordo com as disposições do decreto n. 4.484, de 7 de março de 1870.

Art. 60. As licenças serão concedidas com ou sem ordenado, não se abonando em caso algum as gratificações do exercicio.

CAPITULO V

DISPOSIÇÕES DIVERSAS

Art. 61. Só por motivo de molestia comprovada se concederá licença até um anno, podendo ser com ordenado inteiro até seis mezes e de então em deante com metade do ordenado.

Art. 62. Por qualquer outro motivo justificado a licença não excederá de seis mezes e sendo com ordenado ficará sujeita ao seguinte desconto: da quinta parte, sendo a licença até dous mezes; da terça parte, sendo por mais de dous até quatro mezes; de duas terças partes sendo por mais de quatro mezes.

Art. 63. O tempo de licença é concedido com ordenado; suas reformas e prorrogações dentro de um anno, a contar do dia em que começar o gozo da primeira licença obtida, serão sommados para o fim de fazer-se o desconto de que trata o artigo antecedente.

Art. 64. Em todo o caso, findo o prazo maximo da licença, nada mais perceberá o licenciado, nem será aquella renovada ou prorogada sem que este volte ao effectivo exercicio de suas funcções e nelle permaneça por tempo, pelo menos, igual ao da ausencia determinada pelo gozo da licença.

Art. 65. Ficará sem effeito a licença concedida si aquelle que a tiver obtido não entrar no gozo della dentro do prazo de 30 dias, contados do dia em que o acto da concessão fór publicado no *Diario Official* ou lhe fór comunicado.

Art. 66. Não pôde obter licença o empregado que não tiver tomado posse e entrado no exercicio de seu cargo; salvo o caso de adoecer no periodo em que se realizar sua remoção de um para outro emprego.

Art. 67. Nenhum vencimento será pago ao licenciado sem que tenha registrado a respectiva portaria na secção competente da Inspectoria, com a declaração do dia em que começou a gozal-a e sem que se achem satisfeitas as exigencias prescriptas nas leis fiscaes.

Art. 68. Os empregados da Inspectoria terão annualmente 15 dias de ferias de que gozarão sem prejuizo do serviço e sem perda de seus vencimentos.

Art. 69. As faltas disciplinares commettidas por empregados que não constituirem crime definido na legislação vigente serão punidas segundo a sua gravidade, com as seguintes penas:

- I. Advertencia.
- II. Reprehensão.
- III. Suspensão até 30 dias.
- IV. Demissão.

Art. 70. O inspector e chefes de serviço poderão impôr qualquer das penas designadas no artigo antecedente aos empregados de sua nomeação e as de advertencia a suspensão até oito dias aos de nomeação de seus superiores, aos quaes dará disso conhecimento immediatamente.

Art. 71. O empregado que, sem causa justificada, faltar seguidamente mais de 15 dias, será considerado demittido.

Art. 72. Das penalidades comminadas nos arts. 70 e 71 haverá sempre recurso para a autoridade superior até ao ministro.

Art. 73. Resolvido o recurso final é vedada a readmissão do empregado titulado ou jornalista demittido.

Art. 74. O inspector, ouvidos os diversos chefes, expedirá as instruções e os regimentos internos indispensaveis á boa marcha de cada um dos serviços, de modo que fiquem bem definidas as attribuições das varias classes de empregados e indicados os processos e modelos a adoptar para a escripturação, contabilidade e estatistica, correspondentes aos mesmos serviços.

Art. 75. Enquanto não forem expedidas as instruções espediaes de que trata o artigo antecedente, deverão ser observadas, com relação ás estradas em trafego e em construção, as disposições dos decretos ns. 2.885, de 25 de abril de 1908 e 4.871, de 23 junho de 1903, em tudo quanto não fór contrario ao presente regulamento.

Art. 76. O escriptorio central da Inspectoria e os das sédes das sub-administrações e commissões funcionarão das 10 horas da manhã ás 3 da tarde, em todos os dias uteis, com excepção dos feriados da Republica.

Art. 77. Aos funcionarios actuaes da Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro são garantidos os direitos adquiridos pelos regulamentos anteriores, devendo ser aproveitados na organização do quadro effectivo da Inspectoria, segundo suas categorias e vencimentos.

Art. 78. Os funcionarios que não puderem ser aproveitados, mesmo nos serviços das commissões, serão considerados addidos si contarem mais de 10 annos de serviço effectivo.

Art. 79. O numero de vencimentos dos empregados titulares e jornaleros consta da tabella e do quadro anexo, organizados segundo as categorias correspondentes, com a designação das sédes dos trabalhos, salvo augmento posterior, de accordo com as necessidades do serviço e mediante approvação do ministro.

Art. 80. Este regulamento entrará em vigor em 1 de janeiro de 1912.

Art. 81. Ficam revogadas as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 3 de novembro de 1911.
—J. J. Seabra.

TABELLA DE VENCIMENTOS

Pessoal da Administração Central e das Delegações

| N. | Cat. | Vencs. | Totaes |
|----|--------------------------------|----------|----------|
| 1 | Inspector..... | 30:000\$ | 30:000\$ |
| 3 | Chefes de secção | 18:000\$ | 54:000\$ |
| 2 | Delegados ou fiscaes geraes... | 18:000\$ | 36:000\$ |
| 1 | Secretario..... | 9:600\$ | 9:600\$ |
| 6 | Engenheiros ajudantes..... | 14:400\$ | 86:400\$ |
| 1 | Contador..... | 9:000\$ | 9:000\$ |
| 1 | Ajudante de contador..... | 6:000\$ | 6:000\$ |
| 1 | Official da Secretaria..... | 6:000\$ | 6:000\$ |
| 1 | Official de Estatistica..... | 5:400\$ | 5:400\$ |

| N. | Cat. | Vencs. | Totaes |
|----|------------------------------------|---------|-----------|
| 2 | Primeiros escrip- turarios..... | 4:800\$ | 9:600\$ |
| 2 | Segundos escrip- turarios..... | 4:000\$ | 8:000\$ |
| 1 | Arquivista..... | 5:400\$ | 5:400\$ |
| 5 | Amanuenses..... | 3:600\$ | 18:000\$ |
| 1 | Desenhista de 1ª classe..... | 6:000\$ | 6:000\$ |
| 1 | Desenhista de 2ª classe..... | 4:800\$ | 4:800\$ |
| 2 | Calculistas..... | 4:500\$ | 9:000\$ |
| 1 | Porteiro..... | 2:400\$ | 2:400\$ |
| 4 | Continuos..... | 2:400\$ | 9:600\$ |
| 3 | Serventes..... | 1:800\$ | 5:400\$ |
| | | <hr/> | |
| | | | 320:600\$ |

J. J. Seabra.

Distribuição do pessoal dos districtos

1º DISTRICTO

ESTADO DO AMAZONAS — SÉDE: PORTO VELHO

Estrada de Ferro Madeira-Mamoré

Chefe do districto.

- 1 Engenheiro fiscal de 1ª classe.
- 2 Engenheiros fiscaes de 2ª classe.
- 1 1º Escripturnario.
- 1 Servente.

2º DISTRICTO

ESTADOS DO PARÁ E MARAHNÃO — SÉDE: S. LUIZ

Estrada de Ferro de Alcobaca á Praia da Rainha — Estrada de Ferro de Caxias a Cajazeiras — Estrada de Ferro São Luiz a Caxias

Chefe do districto.

- 1 Engenheiro fiscal de 1ª classe.
- 1 Engenheiro fiscal de 2ª classe em Belém e Alcobaca.
- 1 Engenheiro fiscal de 2ª classe em Caxias.
- 1 Engenheiro fiscal de 2ª classe.
- 1 1º Escripturnario.
- 1 Servente.

3º DISTRICTO

ESTADOS DO PIAUHY E CEARÁ — SÉDE: FORTALEZA

Réde Cearense

Chefe do districto.

- 3 Engenheiros fiscaes de 1ª classe.
- 5 Engenheiros fiscaes de 2ª classe.
- 1 1º Escripturnario.
- 1 Servente.

4º DISTRICTO

ESTADOS DO RIO GRANDE DO NORTE, PARAHYBA, PERNAMBUCO E ALAGÓAS — SÉDE: RECIFE

Réde da Great Western e Estrada de Ferro do Rio Grande do Norte

Chefe do districto.

- 5 Engenheiros de 1ª classe.
- 7 Engenheiros de 2ª classe.

- 1 1º Escripturnario.
- 1 2º Escripturnario.
- 2 Serventes.

5º DISTRICTO

ESTADOS DA BAHIA E SERGIPE — SÉDE: BAHIA

Réde Bahiana

Chefe do districto.

- 6 Engenheiros de 1ª classe.
- 7 Engenheiros de 2ª classe.
- 1 1º Escripturnario.
- 1 2º Escripturnario.
- 2 Serventes.

6º DISTRICTO

ESTADO DA BAHIA (SUL), ESPIRITO SANTO E MINAS GERAES — SÉDE: VICTORIA

Estrada de Ferro Caravellas e Ramal — Estrada de Ferro Victoria a Diamantina — Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo

Chefe do districto.

- 1 Engenheiro fiscal de 1ª classe.
- 3 Engenheiros de 2ª classe.
- 1 2º Escripturnario.
- 1 Servente.

7º DISTRICTO

ESTADO DO RIO DE JANEIRO E MINAS — SÉDE: RIO DE JANEIRO

Estrada de Ferro Leopoldina — Estrada de Ferro Rezende a Areias — Estrada de Ferro Bananal — Estrada de Ferro Corcovado — Prolongamento da Maricá — Estrada de Rodagem Rio-Petropolis

Chefe do districto.

- 5 Engenheiros fiscaes de 1ª classe.
- 6 Engenheiros fiscaes de 2ª classe.
- 1 1º Escripturnario.
- 1 2º Escripturnario.
- 2 Serventes.

8º DISTRICTO

ESTADO DE MINAS GERAES — SÉDE: RIO DE JANEIRO

Réde Sul Mineira

Chefe do districto.

- 2 Engenheiros de 1ª classe.
- 3 Engenheiros de 2ª classe.
- 1 1º Escripturnario.
- 1 2º Escripturnario.
- 2 Serventes.

9º DISTRICTO

ESTADO DE GOYAZ — SÉDE: FORMIGA

Estrada de Ferro de Goyaz

Chefe do districto.

- 1 Engenheiro fiscal de 1ª classe.
- 3 Engenheiros fiscaes de 2ª classe.
- 1 2º Escripturnario.
- 1 Servente.

10° DISTRICTO

ESTADO DE S. PAULO — SÉDE: S. PAULO

Estrada de Ferro Paulista — S. Paulo Railway — Estrada de Ferro Mogyana — Estrada de Ferro Sorocabana — Estrada de Ferro Noroeste (Baurú a Itapura) — Estrada de Ferro Araraquara

Chefe do districto.

- 5 Engenheiros fiscaes de 1ª classe.
- 3 Engenheiros de 2ª classe.
- 1 1° Escripturario.
- 1 2° Escripturario.
- 2 Serventes.

11° DISTRICTO

ESTADO DE MATTO GROSSO

Estrada de Ferro Novoeste (Linha Itapura a Corumbá)

Chefe do districto.

- 2 Engenheiros fiscaes de 1ª classe.
- 3 Engenheiros de 2ª classe.
- 1 1° Escripturario.
- 1 Servente.

12° DISTRICTO

ESTADO DO PARANÁ E SANTA CATHARINA — SÉDE: CURITYBA

Linha de Itararé ao Uruguay e ramaes — Estrada de Ferro do Paraná

Chefe do districto.

- 2 Engenheiros fiscaes de 1ª classe.
- 3 Engenheiros fiscaes de 2ª classe.
- 1 1° Escripturario.
- 1 2° Escripturario.
- 1 Servente.

13° DISTRICTO

ESTADO DE SANTA CATHARINA E PARANÁ — SÉDE: JOINVILLE

Linha de S. Francisco — Estrada de Ferro D. Thereza Christina e linhas de ligação — Estrada de Ferro de Santa Catharina

Chefe do districto.

- 1 Engenheiro fiscal de 1ª classe.
- 3 Engenheiros fiscaes de 2ª classe.
- 1 2° Escripturario.
- 1 Servente.

14° DISTRICTO

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL — SÉDE: PORTO ALEGRE

Réde de Viação Ferrea Rio-Grandense — Estrada de Ferro Quarahim a Itaqui

Chefe do districto.

- 5 Engenheiros de 1ª classe.
- 7 Engenheiros de 2ª classe.
- 1 1° Escripturario.
- 1 2° Escripturario.
- 1 Servente.

° Rio, novembro de 1914. — J. J. Seabra.

Tabella de vencimentos

PESSOAL DA COMMISSÃO DE ESTUDOS

| Categories | Vencs. |
|------------------------------|----------|
| Chefe de commissão..... | 18:000\$ |
| 1° Engenheiro..... | 15:000\$ |
| Chefe de secção..... | 12:000\$ |
| Engenheiro ajudante..... | 9:600\$ |
| Engenheiro conductor..... | 6:000\$ |
| Auxiliar tecnico..... | 4:000\$ |
| Desenhista de 1ª classe..... | 6:000\$ |
| Desenhista de 2ª classe..... | 4:800\$ |
| Secretario..... | 5:000\$ |
| Escripturario pagador..... | 4:800\$ |
| Escripturario..... | 4:000\$ |
| Amanuense..... | 3:600\$ |
| Continuo..... | 1:800\$ |
| Servente..... | 1:440\$ |

OBSERVAÇÃO

Do credito destinado a cada uma das commissões será reservada uma certa quota para pagamento de diarias que variarão de 15\$ para o chefe até 3\$ para os auxiliares, escripturarios e amanuenses.

QUADRO E DIARIAS DO PESSOAL JORNALEIRO

Cada secção de trabalho terá no maximo o seguinte pessoal operario:

| | |
|---|--------|
| 1 Feitor..... | 4\$000 |
| 2 Porta-miras..... | 3\$000 |
| 1 Balisa de ré..... | 3\$000 |
| 3 Porta-instrumentos, 2\$ a..... | 2\$500 |
| 1 a 2 Estaqueiros a..... | 2\$500 |
| 3 Homens para abertura de picadas com o transito a..... | 2\$500 |
| 1 Machadeiro..... | 2\$500 |
| 6 Foiceiros para as secções a..... | 2\$500 |
| 4 Cruzeteiros a..... | 2\$500 |
| 2 Cosinheiros a..... | 2\$500 |
| 1 Cocheiro..... | 2\$500 |

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

DECRETO N. 2.450 — DE 24 DE SETEMBRO DE 1873

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

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

Art. 1.º A lei n. 641, de 26 de junho de 1852 será d'ora em diante observada com as seguintes alteraçõs:

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

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

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

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

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

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

José Fernandes da Costa Pereira Junior do meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em 24 de setembro de 1873, 52º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de S. Magestade o Imperador.

José Fernandes da Costa Pereira Junior.

Regulamento para as concessões de estradas de ferro geraes ou provinciaes

DECRETO N. 5.561 — DE 28 DE FEVEREIRO DE 1874

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

Hei por bem approvar o regulamento para a boa execução dos decretos legislativos ns. 641, de 26 de junho de 1852 e 2.450, de 24 de setembro de 1873, relativos a concessões de estradas de ferro, que com este baixa, assignado por José Fernandes da Costa Pereira Junior, do meu Conselho, ministro e secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 28 de fevereiro de 1874, 53º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de sua magestade o Imperador.

José Fernandes da Costa Pereira Junior.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.º A empresa de navegação fluvial que naturalmente se ligue á projectada estrada;

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

Art. 7.º A concurrencia versará especialmente sobre o prazo do privilegio, extensão da zona privilegiada, e, si houver concessão de favores pecuniarios, sobre o quantum da garantia de juro ou de sub-

venção kilometrica, a que o Estado deva ficar obrigado.

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

Art. 9.º O Governo poderá, segundo as circunstancias, conceder ás companhias que se propuzerem á construção e custeio de estradas de ferro, de conformidade com este Regulamento, todos ou alguns dos favores seguintes:

§ 1.º Privilegio até 90 annos, contados da incorporação de companhia, não podendo durante esse tempo ser concedidas outras estradas de ferro dentro da maxima zona de 30 kilometros de um e de outro lado e na mesma direcção, salvo, si houver accôrdo com a empresa privilegiada. Esta prohibição não comprehende a construção de outras vias ferreas que embora, partindo do mesmo ponto, mas seguindo direcções diversas, possam approximar-se e até cruzar a linha da estrada a cuja empresa foi concedido privilegio, com tanto que, dentro da zona privilegiada, não recebam generos ou passageiros mediante frete ou passagem.

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

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

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

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

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

Cessará o favor, ficando a companhia emprezaria sujeita á restituição dos direitos que teria de pagar e á multa do dobro desses direitos imposta pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, ou pelo da Fazenda, si provar-se que ella alienou, por qualquer titulo,

objectos importados, sem que precedesse licença daquelles ministerios, ou da presidencia da provincia, e pagamento dos respectivos direitos.

§ 6.º Preferencia, em igualdade de circunstancias, para lavra de minas na zona privilegiada, sendo expresso em contrato especial o numero de datas que o Governo julgue conveniente conceder, bem como as condições a que deve ficar sujeita a empreza.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 15. Em vez de garantia de juro poderá o Governo conceder ás companhias emprezarias de estrada de ferro, que estejam nas condições do art. 10, subvenção não excedente a 5ª parte do capital or-

gado para construcção das mesmas estradas.

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

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

Art. 16. Havendo subvenção, em vez de garantia de juros, concedida pelas assembleas provincias, o Governo limitar-se-ha a affiançar-a; podendo, porém, ampliar este favor até ao limite do art. 15.

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

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

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

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

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

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

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

Esse plano conterà:

1.º A planta geral da linha ferrea, na escala de 1:4000, em que serão indicados os raios de curvatura e a configuração do terreno representada por meio de curvas de nivel distantes tres metros menor de 80 metros de cada lado, os

campos, mattas, terrenos pedregosos, e sempre que fôr possível, as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e as minas;

2.º O perfil longitudinal, na escala de 1 por 400, para as alturas, e de 1:4000 para as distancias horizontaes, indicando

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 4.º As emprezas serão obrigadas a observar as disposições do Regulamento de 26 de abril de 1857, e bem assim quaesquer outras da mesma natureza, que forem decretadas para segurança e policia das estradas de ferro, uma vez que as novas disposições não vão de encontro aos respectivos contractos.

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

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

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

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

§ 9.º O Estado terá o direito de desappropriar a estrada passado o prazo de

15 annos; sendo o preço da desapropriação regulado, em falta de accôrdo, pelo termo médio do rendimento liquido do ultimo quinquennio.

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

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

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

Art. 22. São igualmente obrigadas as companhias emprezarias:

§ 1.º A prestar os esclarecimentos ou informações que lhes forem exigidos pelo Governo, pelos Presidentes das provincias por onde passar a estrada, pelos Engenheiros Fiscaes ou por outros funcionarios publicos, autorizados pelos mesmos Presidentes ou pelo Governo.

§ 2.º A aceitar, como definitiva e sem recurso, a decisão do Governo sobre o uso mutuo das estradas de ferro que lhes pertençam ou a outras emprezas. Fica entendido que nas estradas de ferro subsidiadas pelo Thesouro, de conformidade com os arts. 10 a 19 do presente Regulamento, o accôrdo das emprezas interessadas não prejudicará o direito do Governo ao exame das estipulações que pactuarem e á modificação destas, si entender que são offensivas aos interesses do Estado.

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 6.º A admitir gratuitamente, para praticarem no serviço da construcção ou custeio da estrada, os engenheiros ou estudantes da Escola Central, da Militar ou de outro qualquer instituto de enge-

nharia que o Governo designar, não excedendo a 12.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DECRETO N. 6.995 — DE 10 DE AGOSTO DE 1878

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

Convindo estabelecer bases geraes para a concessão das estradas de ferro com fiança ou garantia de juros do Estado, em virtude dos decretos ns. 641, de 26 de junho de 1852, e 2.450, de 24 de setembro de 1873: Hei por bem approvar as clausulas que com este baixam, assignadas por João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu, do meu Conselho, Senador do Imperio, presidente do Conselho de Ministros, ministro e secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 10 de agosto de 1878, 57° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu

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

I

DO CAPITAL GARANTIDO

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

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

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

Os planos e mais desenhos de detalhe necessario á construcção das obras de arte, taes como: pontes, viaductos, pon-

tilhões, boeiros, tuneis, ou os de qualquer edificio da estrada de ferro, bem como os necessarios ao material fixo e rodante, serão sujeitos á approvação do Fiscal por parte do Governo um mez antes de dar-se começo á obra, e si, findo este prazo, não tiver a companhia solução do fiscal, quer approvando, quer exigindo modificações, serão elles considerados como approvados.

No caso de serem exigidas modificações pelo fiscal do Governo, a companhia será obrigada a fazel-as, e si o não fizer, será deduzida do capital garantido a somma gasta na obra executada sem a modificação exigida.

§ 2.º Si alguma alteração fôr feita em um ou maior numero dos ditos planos, desenhos, documentos e requisitos já approvados pelo Governo, sem consentimento deste, a companhia perderá o direito á garantia ou á fiança dos juros sobre o capital que se tiver despendido na obra executada, segundo os planos, desenhos, documentos e mais requisitos assim alterados.

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

II

DO MODO DE TORNAR EFFECTIVA A FIANÇA OU A GARANTIA

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

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

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

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

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

§ 3.º Nos capitales levantados durante a construcção não será incluido o custo

do material rodante, nem o de machinas e apparatus de qualquer natureza necessarios ao seu reparo e conservação, o qual só será lançado em conta para garantia dos juros seis mezes antes de serem o dito material, machinas e apparatus acima referidos empregados no trafego da estrada.

§ 4.º Entregue a estrada ou parte desta ao transitio publico, os juros correspondentes ao respectivo capital serão pagos em presença dos balanços de liquidação da receita e despeza de custeio da estrada, exhibidos pela companhia e devidamente examinados pelos agentes do Governo.

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

III

FAVORES DIVERSOS

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

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

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

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

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

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

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

combustivel destinado ás officinas e custeio da mesma estrada.

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

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

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

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

IV

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

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

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

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

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

Si no prazo fixado para cada empreza não estiverem concluidos todos os trabalhos de construcção da estrada, e esta aberta ao trafego publico, as companhias

pagarão uma multa de 1 a 2 % por mez de demora sobre as quantias despendidas pelo mesmo Governo com a garantia até esta data.

E si passados 12 mezes, além do prazo acima fixado, não ficarem concluidos todos os trabalhos acima referidos e não estiver a estrada aberta ao trafego publico, ficarão tambem caducos o privilegio, fiança ou garantia e mais favores já mencionados, salvo caso de força maior, só pelo Governo como tal reconhecido.

V

DO TRAFEGO DA ESTRADA

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

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

VI

DO TREM RODANTE

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

As companhias deverão fornecer o trem rodante proporcionalmente á extensão de cada uma das secções em que se dividir a estrada, e que a juizo do Governo deva ser aberta ao transitto publico, e si nesta secção o trafego exigir, a juizo do fiscal por parte do Governo, maior numero de locomotivas, carros de passageiros e wagons que proporcionalmente a ellas cabiam, as companhias serão obrigadas, dentro de seis mezes depois de reconhecida aquella necessidade por parte do Governo e della scientes, a augmentar o numero de locomotivas, carros de passageiros, wagons e mais material exigidos pelo fiscal por parte do Governo, comtanto que tal augmento fique dentro dos limites estabelecidos no primeiro periodo desta clausula.

As companhias incorrerão na multa de dous a cinco contos de réis por mez de demora, além dos seis mezes que lhes são concedidos para o augmento do trem rodante acima referido.

E si passados seis mezes mais, além do fixado para o augmento, este não tiver sido feito, o Governo fornecerá o dito augmento de material por conta das companhias.

VII

DAS TARIFAS

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

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

VIII

DAS PASSAGENS DO ESTADO

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

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

2.º Munição de guerra e qualquer numero de soldados do exercito e da guarda nacional ou da policia com seus officiaes e respectiva bagagem, quando mandados a serviço do Governo a qualquer parte da linha, dada a ordem para tal fim pelo mesmo Governo ou presidente da provincia;

3.º Os colonos e immigrants, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos aratorios;

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

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

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

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

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

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

IX

DO TELEGRAPHO

O Governo poderá realizar em toda extensão da estrada as construcções necessarias ao estabelecimento de uma linha telegraphica de sua propriedade, usando ou não, como melhor parecer-lhe, dos mesmos postes das linhas telegraphicas das companhias, responsabilizando-se esta pela guarda dos fios, postes e appare-

lhos electricos que pertencerem ao Governo.

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

X

DO CUSTEIO DA ESTRADA

As despesas de custeio da estrada comprehendem as que se fizerem com o trafego de passageiros, de mercadorias, com reparos e conservação do material rodante, officinas, estações e todas as dependencias da via ferrea, taes como armazens, officinas, depositos de qualquer natureza; do leito da estrada e todas as obras d'arte a ella pertencentes.

XI

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

1.º As companhias obrigam-se ainda a exhibir, sempre que lhes forem exigidos, os livros de receita e despeza do custeio da estrada e seu movimento, e prestar todos os esclarecimentos e informações que lhe forem reclamados pelo Governo em relação ao trafego da mesma estrada ou pelos presidentes das provincias, pelos fiscaes por parte do mesmo Governo ou por qualquer agente deste competentemente autorizado, e bem assim a entregar semestralmente aos supraditos fiscaes ou ao presidente da provincia, um relatorio circunstanciado do estado dos trabalhos em construção e da estatística do trafego, abrangendo ás despesas de custeio convenientemente especificadas, e o peso, volume, natureza e qualidades das mercadorias que transportar, com declaração das distancias médias por ellas percorridas, da receita de cada uma das estações, e da estatística de passageiros, sendo estes devidamente classificados.

2.º A aceitar como definitiva e sem recurso a decisão do Governo sobre as questões que se suscitarem relativamente ao uso reciproco das estradas de ferro que lhes pertencerem ou a outra empresa, ficando entendido que qualquer accôrdo que celebrar não prejudicará o direito do Governo ao exame das estipulações que effectuar e a modificação destas, si entender que são offensivas aos interesses do Estado.

3.º A submeter a aprovação do Governo, antes do começo do trafego, o quadro de seus empregados e a tabella dos respectivos vencimentos, dependendo igualmente qualquer alteração posterior de autorização e aprovação do mesmo Governo.

XII

DA FISCALIZAÇÃO POR PARTE DO GOVERNO

A fiscalização da estrada e do serviço está incumbida a um engenheiro fiscal e a seus ajudantes, nomeados pelo Governo,

e por elle pagos; e o exame, bem como o ajuste de contas de receita e despeza para o pagamento dos juros afiançados ou garantidos, a uma comissão composta do engenheiro fiscal e por elle presidida ou por quem suas vezes fizer, de um agente da companhia e de mais um empregado designado pelo Governo ou pela presidencia da provincia.

XIII

DO RESGATE DA ESTRADA

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

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

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

XIV

DA DIVISÃO DE LUCROS E REDUCCÃO DE TARIFA

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

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

XV

DESAccôrDO E ARBITRAMENTO

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

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

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

XVI

DA ALIENAÇÃO DA ESTRADA

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

XVII

DO CAMBIO PARA PAGAMENTO DA FIANÇA OU DA GARANTIA

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

XVIII

DAS MULTAS EM GERAL

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

DISPOSIÇÃO GERAL

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

Palacio do Rio de Janeiro em 10 de agosto de 1878.— *João Lins Vieira Cananção de Sinimbu.*

Clausulas para as concessões de estradas de ferro

DECRETO N. 7.959 — DE 29 DE DEZEMBRO DE 1880

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

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

Manoel Buarque de Macedo, do meu Conselho, ministro e secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em 29 de dezembro de 1880, 59° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Buarque de Macedo.

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

I

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

Além do privilegio, o Governo concede os seguintes favores:

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

2.º Direito de desapropriar, na fórma do decreto n. 816, de 10 de julho de 1855, os terrenos de dominio particular, predios e bemfeitorias, que forem precisos para as obras de que trata o parographo antecedente.

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

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

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

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

5.º Preferencia, em igualdade de circumstancias, para lavra de minas na zona privilegiada, sendo expresso em contracto especial o numero de datas que o Governo julgue conveniente conceder, bem como as condições a que deve ficar sujeita a empreza.

6.º Preferencia para acquisição de terrenos devolutos existentes á margem da estrada; effectuando-se a venda em lotes alternados de maneira que, sendo o primeiro da companhia, o segundo ficará pertencendo ao Estado e assim por diante e pelo preço minimo da lei de 18 de setembro de 1850, si a companhia os distribuir por immigrants ou colonos que importar e estabeler, não podendo, porém, vendel-os a estes, divididamente medidos e demarcados, por preço excedente ao que fôr marcado pelo Governo.

Essa preferencia só terá logar durante a construcção da estrada. Si, decorridos cinco annos depois de concluida a estrada, não tiverem os terrenos sido distribuidos a immigrants, a companhia os adquirirá á razão do preço maximo da lei, indemnizando o Estado da differença que estiver por pagar.

II

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

III

A companhia será organizada de accordo com as leis e regulamentos em vigor.

Terá representante ou domicilio legal no Imperio.

As duvidas e questões que se suscitarem estranhas á intelligencia das presentes clausulas, serão resolvidas de accordo com a legislação brasileira.

IV

Os trabalhos da estrada começarão no prazo de... mezes, contados da data da approvação da planta geral e do perfil longitudinal da linha ; e proseguirão sem interrupção, devendo ficar todos concluidos no prazo de....

V

Os trabalhos de construcção não poderão ser encetados sem prévia autorização do Governo ; para isso os projectos de todos esses trabalhos serão organizados em duplicata e submettidos á approvação do mesmo Governo. Um dos exemplares será devolvido á companhia com o visto do chefe da Directoria das Obras Publicas do Ministerio da Agricultura, e o outro ficará archivado no mesmo Ministerio.

VI

... mezes depois de incorporada a companhia, serão apresentados ao Governo a planta geral da linha concedida e um perfil longitudinal, com indicação dos pontos obrigados de passagem.

O traço será indicado por uma linha vermelha e continua sobre a planta geral na escala de 1 por 4.000, com indicação dos raios de curvatura e a configuração do terreno representada por meio de curvas de nivel equidistantes de tres metros; e bem assim, em uma zona de 80 metros pelo menos, para cada lado, os campos, matas, terrenos pedregosos, e, sempre que for possivel, as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e minas.

Nessa planta serão indicadas todas as distancias kilometricas contadas do ponto de partida da estrada de ferro, a extensão dos alinhamentos rectos, e bem assim a origem, a extremidade, o desenvolvimento, o raio e sentido das curvas.

O perfil longitudinal será feito na escala de 1 por 400 para as alturas, e de 1 por 4.000 para as distancias horizontaes, mostrando respectivamente por linhas pretas e vermelhas o terreno natural e as plataformas dos cortes e aterros. Indicará, por meio de tres linhas horizontaes, traçadas abaixo do plano de comparação.

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

2.º A extensão e indicação das rampas e contra-rampas e a extensão dos patamares ;

3.º A extensão dos alinhamentos rectos e o desenvolvimento e raio das curvas.

No perfil longitudinal e na planta será indicada a posição das estações, paradas, obras de arte e vias de comunicação transversaes.

O perfil longitudinal será acompanhado por um certo numero de perfis transversaes, inclusive o perfil typo da estrada de ferro.

Estes perfis serão feitos na escala de 1 por 100.

O traçado e o perfil longitudinal poderão ser apresentados por secções, comtanto que estas se estendam de um ponto de passagem obrigado a um outro, e que no prazo marcado tenham sido apresentadas todas as secções.

VII

... mezes depois da approvação do traçado e do perfil longitudinal, a companhia apresentará projectos completos e especificados de todas as obras necessarias para o estabelecimento da estrada, suas estações e dependencias, bem como as plantas de todas as propriedades que forem necessarias adquirir por meio de desapropriação.

Os projectos das obras de arte compor-se-hão de projecções horizontaes e verticaes e de côrtes transversaes e longitudinaes na escala de 1 por 100.

Os projectos das estações mais importantes e das pontes poderão, mediante prévia concessão do Governo, ser apresentados á medida que tiverem de ser executados.

Apresentará igualmente :

A relação das pontes, viaductos, pontilhões e boeiros, com as principaes dimensões, posição na linha, systema de construcção e quantidade de obra ;

A tabella da quantidade de excavações necessarias para executar-se o projecto, com indicação da classificação approximada dos materiaes e das distancias médias de transporte ;

A tabella dos alinhamentos, raios de curvas, côtas de declividades e suas extensões ;

As cadernetas authenticadas das notas das operações topographicas, geodesicas e astronomicas feitas no terreno ;

Os desenhos dos trilhos e accessorios em grandeza de execução.

A companhia deverá tambem apresentar os dados e informações que tiver colligido sobre a população, industria, commercio, riqueza e composição mineralogica da zona percorrida pela estrada.

VIII

Antes de resolver sobre os projectos submettidos á sua approvação, poderá o Governo mandar proceder, a expensas da companhia, ás operações graphicas necessarias ao exame dos projectos e poderá modificar esses projectos como julgar conveniente.

O Governo poderá designar os pontos em que devem ser estabelecidas as estações e paradas.

A companhia não poderá, sem autorização expressa do Governo, modificar os projectos approvados.

Todavia, não obstante a approvação do perfil longitudinal, a companhia poderá fazer as modificações necessarias ao estabelecimento das obras de arte, passagens de nivel e paradas indicadas no projecto approvado.

A aprovação dos projectos apresentados pela companhia não poderá ser invocada para justificar a revogação de nenhuma destas condições.

IX

Procurar-se-ha dar ás curvas o maior raio possível. O raio mínimo será de... metros.

As curvas dirigidas em sentidos contrarios deverão ser separadas por uma tangente de 10 metros pelo menos.

A declividade maxima será de...

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

As rampas, contra-rampas e patamares serão ligados por curvas verticaes de raios e desenvolvimentos convenientes. Toda a rampa seguida de uma contra-rampa será separada desta por um patamar de 30 metros pelo menos; nos tunneis e nas curvas de pequenos raios se evitará o mais possível o emprego de fortes declives.

Sobre as grandes pontes e viaductos metallicos, bem como á entrada dessas obras, se procurará não empregar curvas de pequenos raios ou as fortes declividades, afim de evitar a produção de vibrações nocivas ás juntas e articulações das diversas peças.

As paradas e estações serão de preferencia situadas sobre porção da linha em recta e de nivel.

X

A estrada poderá ser de via singela; mas terá os desvios linhas auxiliares que forem necessarios para o movimento dos trens.

A distancia entre as faces internas dos trilhos será de (1^m,60 1^m,00 ou da estrada em que se encontrar ou fôr prolongamento).

As dimensões do perfil transversal serão sujeitas á aprovação do Governo.

As valetas longitudinaes terão as dimensões e declives necessarios para dar prompto escoamento ás aguas.

A inclinação dos taludes dos côrtes e aterros será fixada em vista da altura destes e da natureza do terreno.

XI

A companhia executará todas as obras de arte e fará todos os trabalhos necessarios para que a estrada não crie obstaculo algum ao escoamento das aguas, e para que a direcção das outras vias de comunicação existentes não receba senão as modificações indispensaveis e precedidas de aprovação do Governo. Os cruzamentos com as ruas ou caminhos publicos poderão ser superiores, inferiores, ou, quando absolutamente se não possa fazer por outro modo, de nivel, construindo, porém, a companhia, a expensas suas, as obras que os mesmos cruzamentos tornarem necessarias, ficando tambem a seu cargo as despesas com os sinais e guardas que forem precisos para as cancellas durante dia e noite.

Terá neste caso a companhia o direito de alterar a direcção das ruas ou caminhos publicos, com o fim de melhorar os cruzamentos ou de diminuir o seu numero, precedendo consentimento do Governo, e, quando fôr de direito, da Camara Municipal, e sem que possa perceber qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

Executará as obras necessarias á passagem das aguas utilizadas para abastecimento ou para fins industriaes ou agricolas, e permittirá que, com identicos fins, taes obras se effectuem em qualquer tempo, desde que dellas não resulte damno á propria estrada.

A estrada de ferro não poderá impedir a navegação dos rios ou canaes, e nesse intuito as pontes ou viaductos sobre os rios ou canaes terão a capacidade necessaria para que a navegação não seja embarçada.

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

Nos cruzamentos de nivel os trilhos serão collocados sem saliencia nem depressão sobre o nivel da via de comunicação que cortar a estrada de ferro, de modo a não embarçar a circulação de carros ou carroças.

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

Os cruzamentos de nivel terão sempre cancellas ou barreiras vedando a circulação da via de comunicação ordinaria na occasião da passagem dos trens; havendo, além disso, uma casa de guarda todas as vezes que o Governo reconhecer essa necessidade.

XII

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

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

XIII

A companhia empregará materiaes de boa qualidade na execução de todas as obras, e seguirá sempre as prescripções da arte, de modo que obtenha construções perfeitamente solidas.

O systema e dimensões das fundações das obras de arte serão fixados por occasião da execução, tendo em attenção a natureza do terreno e as pressões supportadas, de accordo entre a companhia e o Governo. A companhia será obrigada a ministrar os aparelhos e pessoal necessario ás sondagens e fimeamento de estacas de ensaios, etc.

Na superstructure das pontes as vigas de madeira só poderão ser empregadas

provisoriamente; devendo ser substituidas por vigas metallicas, logo que o Governo o exija. O emprego do ferro fundido em longerões não será tolerado.

Antes de entregues á circulaçãõ, todas as obras de arte serão experimentadas fazendo-se passar e repassar sobre ellas, com diversa velocidade e depois estacionar algumas horas, um trem composto de locomotivas ou, em falta destas, de carros de mercadorias quanto possivel carregados.

As despezas destas experiencias correrão por conta da companhia.

XIV

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

As estações conterão salas de esperas, bilheteria, accomodações para o agente, armazens para mercadorias, caixas d'agua, latrinas, mictorios, rampas de carregamentos e embarques de animaes, balanças, relógios, lampeões, desvios, cruzamentos, chaves, signaes e cercas.

As estações e paradas terão mobilia apropriada.

Os edificios das estações e paradas terão do lado da linha uma plataforma coberta para embarque e desembarque dos passageiros.

As estações e paradas terão dimensões de accórdo com a sua importancia. O Governo poderá exigir que a companhia faça nas estações e paradas os augmentos reclamados pela necessidade da lavoura, commercio e industria.

XV

O Governo reserva o direito de fazer executar pela companhia, ou por conta della, durante o prazo da concessão, alterações, novas obras cuja necessidade a experiencia haja indicado em relação á segurança publica, policia da estrada de ferro ou do trafego.

XVI

O material rodante (locomotivas, tenders e carros, quer de passageiros, quer de mercadorias de qualquer natureza) será construido de modo que haja segurança nos transportes e commodidade para os passageiros. O Governo poderá prohibir o emprego do material que não preencha estas condições.

Esse material compor-se-ha, para a abertura de toda a linha ao trafego.

XVII

Todas as indemnizações e despezas motivadas pela construcção, conservação, trafego e reparação da estrada de ferro correrão exclusivamente e sem excepção por conta da companhia.

XVIII

A companhia será obrigada a cumprir as disposições do regulamento de 26 de abril de 1857, e bem assim quaesquer outras da mesma natureza, que forem

decretadas para segurança e policia das estradas de ferro, uma vez que as novas disposições não contrariem as clausulas deste contracto.

XIX

A companhia será obrigada a conservar com cuidado durante todo o tempo da concessão, e a manter em estado que possam perfectamente preencher o seu destino, tanto a estrada de ferro e suas dependencias, como o material rodante, sob pena de multa, suspensão da concessão, ou de ser a conservação feita pelo Governo á custa da companhia. No caso de interrupção do trafego, excedente de 30 dias consecutivos, por motivo não justificado, o Governo terá o direito de impor uma multa por dia de interrupção igual á renda liquida do dia anterior a ella, e restabelecerá o trafego, correndo as despezas por conta da companhia.

XX

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

Emquanto isto não se realizar, a companhia é obrigada a expedir telegrammas do Governo com 50 % de abatimento da tarifa estabelecida para os telegrammas particulares.

XXI

Durante o tempo da concessão o Governo não concederá outras estradas de ferro dentro de uma zona de... (20 kilometros no maximo) kilometros, limitada por duas linhas paralelas ao eixo da estrada.

O Governo reserva-se o direito de conceder outras estradas que, tendo o mesmo ponto de partida e direcções diversas, possam approximar-se e até cruzar a linha concedida, com tanto que, dentro da referida zona, não recebam generos ou passageiros.

XXII

A fiscalização da estrada e do serviço será incumbida a um engenheiro fiscal e seus ajudantes, nomeados pelo Governo e por elle pagos, aos quaes compete velar pelo fiel cumprimento das presentes condições.

E' livre ao Governo, em todo o tempo mandar engenheiros de sua confiança acompanhar os estudos e trabalhos da construcção, afim de examinar se são executados com proficiencia, methodo e precisa actividade.

XXIII

Si, durante a execução ou ainda depois da terminação dos trabalhos, se verificar

que qualquer obra não foi executada conforme as regras de arte, o Governo poderá exigir da companhia a sua demolição e reconstrução total ou parcial, ou fazel-a por administração á custa da mesma companhia.

XXIV

Um anno depois da terminação dos trabalhos a companhia entregará ao Governo uma planta cadastral de toda a estrada bem como uma relação das estações e obras de arte, e um quadro demonstrativo do custo da mesma estrada.

De toda e qualquer alteração ou aquisição ulterior será tambem enviada planta ao Governo.

XXV

Os preços de transporte serão fixados em tarifas approvadas pelo Governo, não podendo exceder os dos meios ordinarios de conducção no tempo da organização das mesmas tarifas.

As tarifas serão tambem revistas, pelo menos, todos os cinco annos.

XXVI

Pelos preços fixados nessas tarifas a companhia será obrigada a transportar constantemente, com cuidado, exactidão e presteza, as mercadorias de qualquer natureza, os passageiros e suas bagagens, os animaes domesticos e outros, e os valores que lhe forem confiados.

XXVII

A companhia poderá fazer todos os transportes por preços inferiores aos das tarifas approvadas pelo Governo, mas de um modo geral e sem excepção, quer em prejuizo, quer em favor de quem quer que seja. Estas baixas de preço se farão effectivas com o consentimento do Governo, sendo o publico avisado por meio de annuncios affixados nas estações e incertos nos jornaes. Si a companhia fizer transportes por preços inferiores aos das tarifas sem aquelle prévio consentimento, o Governo poderá applicar a mesma redução a todos os transportes de igual categoria, isto é, pertencentes á mesma classe de tarifa, e os preços assim reduzidos não tornarão a ser elevados, como no caso de prévio consentimento do Governo, sem autorização expressa deste, avisando-se o publico com um mez pelo menos de antecedencia.

As reduções concedidas a indigentes não poderão dar logar á applicação deste artigo.

XXVIII

A companhia obriga-se a transportar com abatimento de 50 % :

1.º As autoridades, escoltas policiaes e respectivas bagagens quando forem em diligencia;

2.º A munição de guerra e qualquer numero de soldados do Exercito e da Guarda Nacional ou da Policia com seus officiaes e respectiva bagagem, quando mandados a serviço do Governo, a qualquer

parte da linha, dada a ordem para tal fim pelo mesmo Governo, pelo presidente da provincia ou outras autoridades que para isso forem autorizadas;

3.º Aos colonos e immigrants, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos aratorios;

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

5.º Todos os generos, de qualquer natureza que sejam, pelo Governo ou pelos presidentes das provincias, enviados para attender aos soccorros publicos exigidos pela seca, inundação, peste, guerra ou outra calamidade publica.

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

Terão tambem abatimento de 15 % os transportes de materias que se destinarem á construcção e custeio dos ramaes e prolongamentos da propria estrada, e os destinados ás obras municipaes nos municipios servidos pela estrada.

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

Neste caso o Governo, si o preferir, pagará á companhia o que fór convencionado, pelo uso da estrada e todo o seu material, não excedendo o valor da renda média, de periodo identico, nos ultimos tres annos.

As malas do Correio e seus conductores, os funcionarios encarregados por parte do Governo do serviço da linha telegraphica, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao Thesouro Nacional ou provincial, serão conduzidos gratuitamente, em carro especialmente adaptado para esse fim.

XXIX

Logo que os dividendos excederem de 12 %, o Governo terá o direito de exigir a redução das tarifas de transportes.

Estas reduções se effectuarão principalmente em tarifas differenciaes para os grandes percursos e nas tarifas dos generos destinados á lavoura e á exportação.

XXX

O Governo poderá fazer, depois de ouvida a companhia, concessão de ramaes para uso particular, partindo das estações ou de qualquer ponto da linha concedida, sem que a companhia tenha direito a qualquer indemnização, salvo si houver augmento eventual de despeza de conservação.

Todas as obras definitivas ou provisórias necessarias para obter, neste caso, a segurança do trafego, serão feitas sem onus para a companhia.

XXXI

Na época fixada para terminação da concessão, a estrada de ferro e suas dependencias deverão achar-se em bom estado de conservação. Si no ultimo quinquennio da concessão a conservação da

estrada fôr descurada, o Governo terá o direito de confiscar a receita e empregal-a naquelle serviço.

XXXII

O Governo terá o direito de resgatar a estrada depois de decorridos... annos desta data.

O preço do resgate será regulado, em falta de accôrdo, pelo termo médio do rendimento liquido do ultimo quinquennio e tendo-se em consideração a importancia das obras, material e dependencias no estado em que estiverem então.

Si o resgate se effectuar depois de expirado o prazo do privilegio de... annos, o Governo só pagará á companhia o valor das obras e material no estado em que se achar, com tanto que a somma que tiver de despende não exceda ao que se tiver effectivamente empregado na construcção da mesma estrada.

A importancia do resgate poderá ser paga em titulos da divida publica interna de 6 % de juro annual.

Fica entendido que a presente clausulas só é applicavel aos casos ordinarios e que não abroga o direito de desapropriação por utilidade publica que tem o Estado.

XXXIII

A companhia não poderá alienar a estrada ou parte desta sem prévia autorização do Governo.

Poderá, mediante consentimento do Governo, arrendar a estrada e o material fixo a outra companhia ou empreza, á qual passará a propriedade do material rodante e os direitos e obrigações deste contracto referentes ao custeio da estrada.

XXXIV

A companhia obriga-se a não possuir escravos e a não empregar nos diversos serviços da estrada senão pessoas livres.

XXXV

No caso de desacôrdo entre o Governo e a companhia, sobre a intelligencia das presentes clausulas, esta será decidida por arbitros nomeados...

Servirá de desempatador a Secção do Imperio do Conselho de Estado.

XXXVI

Pela inobservancia de qualquer das presentes condições, poderá o Governo impor multas de duzentos mil réis até cinco contos de réis e o dobro da reincidencia.

XXXVII

Para garantia da execução do contracto que celebrar, o concessionario depositará no Thesouro Nacional, antes da assignatura do mesmo contracto, a quantia de..... em dinheiro ou titulos da divida publica.

XXXVIII

Si, decorridos os prazos fixados, não quizer o Governo prorogal-o,s e for

declarado caduco o contracto, o concessionario ou a companhia perderá em beneficio do Estado a caução prestada.

Esta será completada á medida que della forem deduzidas as multas.

Palacio do Rio de Janeiro, em 29 de dezembro de 1880. — Manoel Buarque de Macedo.

DECRETO N. 237 — DE 1 DE MARÇO DE 1890

Rectifica a clausula XXI do decreto n. 7.959, de 29 de dezembro de 1880, relativa á zona privilegiada das estradas de ferro.

O marechal Manoel Deodoro da Fonseca, chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brazil, constituído pelo Exercito e Armada em nome da Nação, considerando que a redacção da clausula XXI do decreto n. 7.959 de 29 de dezembro de 1880, relativa á zona privilegiada das estradas de ferro tem dado logar a duvidas que convém esclarecer e evitar, resolve rectifical-a, substituindo-a pela seguinte, que deverá prevalecer na interpretação das clausulas correspondentes das concessões de identica especie, feitas em data posterior a do supracitado decreto: «Durante o tempo da concessão, o Governo não concederá outras estradas de ferro dentro de uma zona de... (20 kilometros, no maximo) para cada lado do eixo da estrada e na mesma direcção desta. O Governo reserva-se o direito de conceder outras estradas que, tendo o mesmo ponto de partida e direcções diversas, possam approximar-se e até cruzar a linha concedida, contanto que, dentro da referida zona, não recebam generos ou passageiros.»

O cidadão Francisco Glycerio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas assim o faça executar.

Sala das sessões do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brazil, em 1 de março de 1890, 2º da Republica.

MANOEL DEODORO DA FONSECA.
Francisco Glycerio.

Disposições complementares sobre concessões de estradas de ferro com garantia ou fiança de juros

DECRETO N. 7.960 — DE 29 DE DEZEMBRO DE 1880

Altera as clausulas do decreto n. 6.995, de 10 de agosto de 1878

Hei por bem alterar as clausulas a que se refere o decreto n. 6.995, de 10 de agosto de 1878, que estabeleceu bases geraes para a concessão das estradas de ferro com fiança ou garantia de juros

do Estado; de conformidade com as que com este baixam, assignadas por Manoel Buarque de Macedo, do meu Conselho, Ministro e Secretaric de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em 29 de dezembro de 1880, 59° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Buarque de Macedo.

Clausulas a que se refere o decreto n. 7.960, desta data

I

As concessões que de ora em diante se fizerem de estradas de ferro com subvenção kilometrica, fiança ou garantia de juros, serão reguladas, em tudo que não fôr relativo á mesma subvenção, fiança ou garantia, pelo decreto n. 7.959, desta data.

II

O referido decreto será applicavel ás estradas de ferro já contractadas, si a estas tiver o Governo de conceder subvenção kilometrica, fiança ou garantia de juros.

Neste caso porém, como no da clausula antecedente, as disposições do decreto n. 7.959, desta data, serão completadas pelas do de n. 6.995, de 10 de agosto de 1878, quanto á apresentação prévia de planos geraes, orçamento das obras, fórmula de pagamento e remissão da fiança ou garantia de juros; additando-se o que interessar á subvenção kilometrica, si esta fôr concedida.

III

O Governo poderá conceder autorização a uma empresa, ou companhia, para fazer a expensas desta os estudos completos de uma estrada de ferro a que o mesmo Governo se proponha conceder subvenção kilometrica, fiança ou garantia de juros, nos termos da lei n. 2.450 de 24 de setembro de 1873; fazendo sómente effectivo o favor depois de approvados esses estudos.

IV

Si, construida a estrada, se reconhecer por exames, a que o Governo mandará proceder, que o maximo do capital afiançado ou garantido foi excedido por causas imprevistas, ou por emprego justificado do mesmo capital, o Governo concederá a fiança ou garantia de juros ao excedente, si para isto estiver autorizado pela lei n. 2.450, de 24 de setembro de 1873, ou por outra que a tenha substituído ou ampliado; no caso contrario recommendará a concessão da nova fiança ou garantia ao Poder Legislativo.

V

Todas as economias que por qualquer motivo se fizerem na execução de uma estrada de ferro com fiança ou garantia de juros, resultarão em beneficio do Estado, dando logar a uma redução correspondente no capital afiançado ou garantido.

Fica expresso ou entendido que em caso algum o Estado se obrigará a pagar juros sobre quantias que não tenham sido despendidas com obras e material da estrada, ou em serviços que, a juizo do Governo, a esta interessarem directamente.

VI

Nos contratos que se celebrarem para a concessão de subvenção kilometrica, fiança ou garantia de juros ás estradas de ferro, serão reproduzidas todas as condições do presente decreto e as dos de ns. 6.995, de 10 de agosto de 1878, e 7.959, desta data, que devam constituir os mesmos contratos; de fórmula que as empresas ou companhias contratantes tenham, por este meio, conhecimento immediato de todos os seus direitos e obrigações.

Palacio do Rio de Janeiro, em 29 de dezembro de 1880. — *Manoel Buarque de Macedo.*

DECRETO N. 7.897 — DE 10 DE MARÇO DE 1910

Approva o novo regulamento para a fiscalização e cobrança do imposto de transporte

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização contida no art. 2º, n. XVII, da lei n. 2.210, de 28 de dezembro de 1909, resolve approvar o regulamento que a este acompanha, para a fiscalização e cobrança do imposto de transporte.

Rio de Janeiro, 10 de março de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

NILO PEÇANHA.

Leopoldo de Bulhões.

Regulamento para a fiscalização e cobrança do imposto de transporte, a que se refere o decreto n. 7.897, desta data

CAPITULO I

DA INCIDENCIA DO IMPOSTO E SUAS TAXAS

Art. 1º O imposto de transporte, por via terrestre, fluvial ou maritima, será cobrado em toda a Republica, pela fórmula determinada no presente regulamento e incide:

a) sobre os bilhetes que dão direito a circular nas estradas de ferro construidas pela União, pelos Estados ou por companhias e empresas particulares, subvencionadas ou não;

b) sobre os bilhetes que dão direito a passagens em embarcações a vapor, de companhias ou empresas de transporte fluvial ou marítimo, subvencionadas ou não.

Art. 2.º O imposto sobre os bilhetes comprehendidos na letra a do artigo antecedente será cobrado na razão de 10 % do custo das passagens singelas ou de ida e volta, não se podendo cobrar mais de 2\$ por bilhete singelo, de qualquer classe ou denominação.

§ 1.º Os bilhetes de series ou assignaturas mensaes, trimestraes ou annuaes, ficarão sujeitos ao imposto na razão de 10 % de seu custo, salvo quando o bilhete simples estiver isento do imposto, caso em que a assignatura será também isenta.

§ 2.º As cadernetas kilometricas ficam sujeitas ao imposto na razão de 10 % de seu valor total.

Art. 3.º O imposto sobre os bilhetes comprehendidos na letra b do art. 1.º será cobrado:

a) para os portos interiores do paiz, á razão de 3 % do valor do bilhete singelo ou de ida e volta até ao maximo de 2\$ por bilhete, de qualquer classe ou denominação;

b) para o exterior na razão de 5 % sobre o valor do bilhete.

Quando o preço do bilhete fôr cobrado em ouro será feita a conversão em moeda nacional ao cambio de 15 d. para determinação do valor do bilhete.

CAPITULO II

DAS ISENÇÕES

Art. 4.º São isentos do imposto:

a) os bilhetes ou cartões de passagens das ferro-vias da Capital Federal e seus suburbios e das capitaes dos Estados, e aos dos *tramways* ou carris urbanos de tracção animada, a vapor ou electricidade;

b) as passagens singelas até 5\$ inclusive, nas estradas de ferro construidas pela União, pelos Estados e pelas Municipalidades ou por companhias particulares;

c) as passagens inferiores a 10\$, nas barcas a vapor;

d) as que para o exterior, tomarem os membros do Corpo Diplomatico e suas familias;

e) as dos indigentes que, tiverem de ser repatriados;

f) as gratuitas, concedidas a crianças menores de dous annos;

g) as passagens e passes concedidos por conta da União e dos Estados, assim como as do serviço das companhias ou empresas;

h) nas passagens de ida e volta o preço do bilhete singelo corresponderá á metade do preço do custo daquellas passagens.

Art. 5.º Comprehendem-se entre os membros do Corpo Diplomatico, para o fim de gozarem de isenção do imposto, os addidos civis, militares e navaes, ás legações ou embaixadas.

Art. 6.º São para o mesmo effeito equiparados aos indigentes de que trata a letra e do art. 4.º os marinheiros de

navios mercantes estrangeiros que, em consequencia de naufragio ou de permanencia em hospital, ficarem abandonados em portos do Brazil.

Art. 7.º Não são considerados membros do Corpo Diplomatico e, portanto, não gozarão de isenção do imposto os consules de carreira.

Art. 8.º Os passageiros de 1.ª classe que, tendo tomado passagem directa de um porto estrangeiro para outro também estrangeiro, interromperem a viagem em porto nacional, não são obrigados ao imposto quando tiverem de proseguir; bem assim o passageiro que, sahindo do paiz com destino ao estrangeiro, interromper a viagem em qualquer dos portos nacionaes de escala, salvo si o imposto não tiver sido pago no porto de partida.

CAPITULO III

DA FISCALIZAÇÃO DO IMPOSTO

Art. 9.º A fiscalização do imposto de transporte será exercida:

I. No Districto Federal, pelo fiscal do mesmo imposto, creado pelo decreto n. 5.233, de 4 de julho de 1904, e no Estado de S. Paulo pelo fiscal creado pelo decreto n. 7.783, de 31 de dezembro de 1909.

II. Nos Estados, pelos agentes fiscaes dos impostos de consumo que forem designados pelos chefes das repartições fiscaes da zona em que tenha o imposto de ser arrecadado.

Art. 10. AOS funcionarios de que trata o artigo antecedente compete:

1.º Fiscalizar, diariamente, nos escriptorios e agencias de companhias de estradas de ferro e das de navegação a venda de bilhetes de passagens que incidirem no imposto, de accordo com este regulamento.

2.º Apresentar á Recebedoria, no Districto Federal, e ás repartições fiscaes competentes, nos Estados até o dia 10 de cada mez um mappa demonstrativo da venda dos bilhetes no mez anterior, discriminadamente por companhias e pelas respectivas taxas.

3.º Representar immediatamente ao director da Recebedoria, no Districto Federal, e aos chefes das repartições fiscaes competentes, nos Estados, contra as difficuldades e abusos que encontrarem, afim de serem levados ao conhecimento do Ministro da Fazenda, quando deste depender a providencia.

Art. 11. Para effeito da fiscalização, as administrações das estradas de ferro e das companhias de navegação são obrigadas a ministrar aos funcionarios a que se refere o art. 9.º todos os esclarecimentos necessarios e a nota da venda diaria dos bilhetes de passagem.

Art. 12. São excluidas desta fiscalização as estradas de ferro da União, custeadas directamente pelo Governo.

Art. 13. Os empregados incumbidos de examinar as contas das estradas de ferro, os engenheiros fiscaes e os funcionarios encarregados de inspecionar as companhias de navegação subvencionadas são também obrigados á fiscalização deste imposto, dando immediatamente

conta ao Thesouro ou as repartições fiscaes competentes das irregularidades ou infracções de que tiverem conhecimento.

Art. 14. Não obstante a fiscalização estabelecida neste regulamento, o Governo exercerá qualquer outra, sempre e pelo modo que entender conveniente.

CAPITULO IV

DA COBRANÇA E ESCRITURAÇÃO DO IMPOSTO

Art. 15. A arrecadação do imposto será feita pelas administrações das estradas de ferro ou companhias de navegação, e seu producto recolhido á Recebedoria, no Districto Federal, e ás repartições fiscaes competentes, nos Estados.

Art. 16. O recolhimento da renda deste imposto terá lugar, mediante guias demonstrativas:

a) para as estradas de ferro — do numero dos bilhetes obrigados ao imposto e da importancia por elles produzida;

b) para as companhias de navegação — do numero de bilhetes vendidos, do nome do vapor, porto de destino do passageiro, preço da passagem e quota do imposto, sendo esta guia acompanhada da relação nominal dos passageiros, rubricada pelo capitão do porto do lugar.

Art. 17. As directorias das estradas de ferro da União farão o recolhimento a que se refere o artigo antecedente até o fim do mez subsequente ao da arrecadação; as das estradas de ferro dos Estados, das Municipalidades e das empresas particulares, bem como as de companhias de navegação, subvencionadas ou não, dentro dos primeiros 15 dias uteis do mez seguinte ao da cobrança.

Art. 18. Na cobrança das respectivas taxas serão as fracções inferiores a 100 réis cobradas como 100 réis.

Art. 19. As repartições a que se refere o art. 15 farão escripturar o imposto discriminando o que fôr produzido pelo transporte marítimo do que provier do transporte por terra. Igual discriminação se fará nos balanços do Thesouro.

CAPITULO V

DAS MULTAS

Art. 20. As companhias e empresas particulares que infringirem o disposto no art. 17 serão punidas com a multa de 10 a 50 % da importancia a recolher.

CAPITULO VI

DOS RECURSOS

Art. 21. Das decisões dos chefes das repartições fiscaes, nos Estados, cabe recurso para os delegados fiscaes.

Art. 22. Das decisões do director da Recebedoria, no Districto Federal, e das dos delegados fiscaes, quer em 1ª quer em 2ª instancia para o ministro da Fazenda.

Art. 23. Os recursos que versarem sobre multas não serão acceitos sem prévio deposito da respectiva importancia.

CAPITULO VII

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 24. As delegacias fiscaes, nos Estados, poderão firmar accôrdo com as empresas e companhias de estradas de ferro e de navegação marítima ou fluvial para a arrecadação do imposto, mediante a percentagem de 4 %, correndo por conta das mesmas as despezas que tiverem de fazer com a impressão dos bilhetes de passagens e quaesquer outras que dependerem a cobrança e entrega da renda.

Art. 25. Os fiscaes do imposto a que se refere o art. 9º, n. 1, terão a percentagem marcada nos decretos que crearem os respectivos logares. Os agentes fiscaes dos impostos do consumo nenhuma percentagem perceberão pela arrecadação deste imposto.

Art. 26. Este regulamento entrará em execução no dia 1 de abril de 1910.

Art. 27. Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 10 de março de 1910.
— Leopoldo de Bulhões.

MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

O Ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas, em nome do Vice-Presidente da Republica, resolve aprovar as instruções que com esta baixam, assignadas pelo director geral da Viação para o serviço de tomada de contas das companhias de estradas de ferro que gozam e venham a gozar de garantia de juros ou subvenção pela União.

Capital Federal, 2 de janeiro de 1897.
— Joaquim Murtinho.

Instruções para o serviço de tomada de contas das companhias de estradas de ferro que gozam da garantia de juros ou subvenção pela União approvadas por Portaria desta data

DA TOMADA DE CONTAS

Art. 1.º A tomada de contas será exercida por uma junta composta do engenheiro fiscal da respectiva estrada de ferro, como representante da administração publica, que presidirá aos trabalhos; de um empregado da fazenda, como representante do fisco, que servirá de secretario, e de um empregado da companhia ou empresa, legalmente constituido, como representante desta.

Art. 2.º A junta, assim constituída, reunir-se-ha até o dia 15 do mez seguinte ao semestre findo, no escriptorio central, inicio dos trabalhos para as linhas em construcção, e até o dia 30 no escriptorio central onde funcionar a contabilidade, para as linhas em trafego, e encetará os trabalhos de apuração das contas de receita e despeza ou das obras executadas, terminando em tempo a poder ser effectuado o pagamento dos ju-

ros dentro dos tres mezes subsequentes aos mesmos semestres.

Art. 3.º Para a fiel observancia do artigo antecedente, o engenheiro-fiscal, presidente da junta, em fim do semestre corrente, fará as communicações aos demais membros, marcando o dia e hora em que deve ter logar a reunião.

Paraphrasso unico. O membro que se achar impedido para o comparecimento no dia e hora marcados, deverá dar disso immediata participação ao Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, afim de que sejam dadas promptas providencias para a substituição do impedido, de fórma que não venha a ficar prejudicado o serviço de tomadas de contas no periodo fixado no art. 2.º

Art. 4.º A apuração dos documentos será pela junta por voto unanime e, no caso de divergencia de opiniões, a cada um dos membros é facultativo emitir, em separado, seu parecer, assignando-se vencido sobre o objecto dos interesses que representar, justificando sua opinião divergente.

Art. 5.º Haverá para cada junta um livro rubricado pelo engenheiro-fiscal que servirá exclusivamente para nel'e ser lançada a acta de tomada de contas, segundo o modelo annexo, a qual será assignada por todos os membros.

Paraphrasso unico. Na acta se mencionará tudo quanto occorrer na sessão.

Art. 6.º O voto divergente de qualquer dos membros da junta não prejudicará a conclusão do serviço, e, sendo do representante da companhia, terá apenas o caracter de protesto para reclamação futura, caso não seja attendido no julgamento final pelo ministro, para effectividade do pagamento dos juros garantidos.

Art. 7.º Nenhum dos membros da junta poderá, sob pretexto algum, negar sua assignatura na acta, desde que este acto não obriga por definitiva a tomada de contas.

Art. 8.º A acta de tomada de contas com o balanço do semestre, os quadros estatísticos exigidos pelo regulamento e um inventario minucioso dos documentos de despezas, depois de serem estes numerados e rubricados pelo engenheiro-fiscal, serão remetidos ao Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas.

Todos os documentos acima, com excepção dos quadros estatísticos, serão em duas vias.

Art. 9.º A apuração das contas pela junta não importa approvação definitiva em ultima instancia, cabendo esta ao Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, que poderá aceitar ou recusar as glosas feitas, ou mesmo fazel-a em relação a despezas que entenda terem sido indevidamente acceptas.

DOS DOCUMENTOS

Art. 10. As despezas serão justificadas com os projectos approvados, autorizações recebidas, contas, facturas, certificados, folhas de pagamento e, em geral, recibos devidamente legalizados, segundo a legislação de Fazenda.

Art. 11. A receita será demonstrada com os bilhetes de passagem, guias e

recibos de fretes e em geral, de quaisquer rendas ordinarias, extraordinarias ou eventual.

Fica bem entendido que, para os effectos de ajuste de contas, considerar-se-hão arrecadadas ou recebidas as rendas desde que houverem sido emitidos os bilhetes ou despachadas as cargas consignadas nas vias.

Art. 12. Para as linhas em construcção, a junta examinará os documentos relativos ás medições provisórias ou finais, já rubricadas pelo engenheiro-fiscal que as tiver acompanhado e que por este facto assume a responsabilidade directa da exactidão dos trabalhos; applicará os preços approvados pelo Governo; verificará as peças dos processos de desapriações, examinará si todas as obras indicadas no projecto approvado foram executadas ou não, quaes as modificações que soffreram no projecto, na cubação e no custo, as razões dellas; procederá, em summa, ao exame minucioso de quanto possa interessar ao computo do capital despendido.

Art. 13. Rubricados pela junta todos os documentos examinados, proceder-se-ha á organização da folha de medição, em que serão indicadas todas as obras, por estacas, sendo o original lançado em um livro especial, aberto e rubricado pelo respectivo engenheiro-fiscal.

Art. 14. Entregue a estrada ou parte desta ao transitto publico, os juros correspondentes ao respectivo capital serão pagos em presença dos balanços de liquidação da receita e despeza de custeio, exhibidos pela companhia ou empreza.

Art. 15. As despezas de custeio da estrada comprehendem as que se fizerem com o trafego de passageiros, de mercadorias, com reparos e conservação de material rodante, officinas, estações e todas as dependencias da via-ferrea, taes como armazens, officinas, depositos de qualquer natureza; do leito da estrada e de todas as obras de arte a ella pertencentes e as que se fizerem com a construcção de obras novas que tiverem sido préviamente approvadas pelo Governo.

Art. 16. Só será admittido como despeza de custeio do semestre o material realmente consumido, pelo preço da respectiva factura e dia de seu pagamento.

Art. 17. As despezas que se effectuarem nas praças estrangeiras, quer por conta do capital, quer por conta do custeio, serão justificadas com documentos devidamente legalizados, visados pelo delegado do Thesouro Federal em Londres, ou por quem suas vezes fizer.

Fica bem entendido que o visto desse agente nos documentos alludidos não importa a approvação das despezas a que ellas se refiram e sim, unicamente uma formalidade indispensavel para serem taes documentos tomados em consideração no ajuste de contas, justamente com as despezas feitas no Brazil.

Art. 18. No fim de cada semestre as companhias que tenham o regimen de deposito apresentarão ao Governo a conta corrente do banco em que se ache

o deposito feito, com a indicação de juros vencidos, até o ultimo dia do semestre.

Art. 19. As companhias com séde na Europa, remetterão a demonstração da despeza feita ahi com a alta administração, escriptorio, expediente, etc., afim de ser pelo Governo approvada.

Paragrapho unico. Estas contas serão remetidas em tempo de poderem ser pelo Governo recebidas até o fim do primeiro mez seguinte a cada semestre findo, para serem tomadas em consideração na organização da conta semestral dos juros garantidos e ser preparado o processado da liquidação definitiva.

PAGAMENTOS DE JUROS GARANTIDOS

Art. 20. A garantia de juros ás companhias com séde na Europa será paga integralmente nos primeiros dias do mez seguinte ao semestre anterior.

Esse pagamento será feito pelo delegado do Thesouro Federal em Londres.

Art. 21. Os saldos que forem verificados entre a receita e a despeza das linhas em trafego serão recolhidos immediatamente pelas respectivas companhias ao Thesouro, Delegacias ou Alfandegas no Brazil, visto os juros garantidos serem pagos integralmente na Europa.

Art. 22. A garantia de juros ás companhias com séde no Brazil será paga até o dia 30 do mez seguinte a cada semestre vencido, mediante certificado da Directoria Geral de Vição da Secretaria de Estado da Industria, Vição e Obras Publicas.

Art. 23. Verificado saldo pelo exame das contas será elle immediatamente recolhido aos cofres publicos.

Art. 24. Cessará esse regimen si as companhias deixarem de apresentar as contas no prazo fixado no art. 2º, podendo esse prazo ser prorogado pelo Governo, no caso de companhias que, em consequencia do trafego mutuo com outras, não possam ter os documentos promptos para o exame. Mas, essa prorrogação não poderá exceder de dous mezes.

Art. 25. Diferenças de cambio só serão admittidas com despezas de custeio, quando provierem de remessas de fundos do Brazil para Europa, e tenham sido autorizadas préviamente pelo Governo.

Art. 26. O pagamento de juros garantidos que tiver de ser feito no Brazil sobre capital em ouro e em equivalente moeda papel, será realizado ao cambio do dia anterior ao mesmo pagamento,

após a liquidação das contas dentro dos tres mezes subsequentes a esse semestre.

Capital Federal, 2 de janeiro de 1897.
— Joaquim M. Machado de Assis, director geral da Vição.

MODELO

Acta da tomada de contas da Companhia.....

EXTENSÃO EM TRAFEGO..... kilometros
» » CONSTRUÇÃO »
» » ESTUDOS:..... »

Aos..... dias do mez de..... de 191... no Escriptorio Central, séde..... (segundo a especie discriminada no art. 2º das instrucções), á hora préviamente designada, reunidos os membros da junta apuradora das contas F., F. e F., abriu-se a sessão.

Apresentados pelo representante da Companhia..... os documentos especificados nas respectivas instrucções, procedeu-se ao exame e apuração dos mesmos, dando em resultado o seguinte:

Receita\$..
Despeza\$..

Saldo ou deficit.....\$..

Sendo o capital garantido de\$.. segundo o decreto n. de de resulta que o compromisso do Governo pelos juros garantidos é do liquido de\$.. igual a £..... (no caso de ser o capital em ouro). (1)

E nada mais havendo a considerar deu-se por findo o trabalho. (2) e (3..

- F..... Presidente.
- F..... Secretario.
- F..... Representante da Companhia.

(1) No caso de saldo dirá:—que foi immediatamente recolhido aos cofres publicos sendo..... a taxa cambial á vista.

(2) No caso de glosa dir-se-ha:—pelos membros representantes do Governo foram feitas glosas das seguintes parcelas: (discriminação de cada uma pela especie), que montando ao total de\$.. reduz-se á importancia a pagar pelos juros a.....

(3) Si houver protesto de qualquer dos membros será transcripto, principiando pela formula:—Foi voto em separado do membro (o caracter que lhe assistir) que.....





15343-48

385.0981

E79

Brasil. Dep. Nac. de Estr. de Ferro

385.0981

15343-48

E79

a

l.

Brasil. Dep. Nac. de Estr. de Ferro

AUTOR

Estat. das estr. de ferro do Brasil

TÍTULO

1910

Este livro deve ser devolvido na última data carimbada

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

15343-48

385.0981

E79

a

Brasil. . . .

