

POLITICA E LEGISLAÇÃO

DE

ESTRADAS DE FERRO

POR

CLODOMIRO PEREIRA DA SILVA

ENGENHEIRO CIVIL

SEGUNDA PARTE

LEGISLAÇÃO FERROVIARIA

VOLUME II

S. PAULO

TYPOGRAPHIA DO «DIARIO OFFICIAL»

1904

18 280

Correcções

Das diversas incorrecções que contém este volume, será conveniente fazer as emendas que vão abaixo :

A' pag.	6 linha	8. ^a	onde se lê « <i>Resgates</i> »	leia-se « <i>Resgate</i> »
» »	21 »	20. ^a	» » » limite de declividade e curvas »	limite de declividades e raios de curvas
» »	58 »	1. ^a	» » » os verificadores, . . . »	os verificadores
» »	92 »	5. ^a	» » » com— »	com
» »	136 »	3. ^a	» » » Arbitration Act, 1889 »	Arbitration Act, 1889
» »	224 »	ultima	» » » determinada; . . . »	determinada
» »	275 »	26. ^a —27. ^a	» » » Regierungs e bezirk »	Regierungsbezirk
» »	320 »	23. ^a	» » » vigente »	vigentes
» »	420 »	14. ^a	» » » Lei federal relativa »	Lei federal
» »	440 »	ultima	» » » 5 toneladas »	5 toneladas
» »	473 »	6. ^a	» » » obrigações »	gravames



INDICE

PARA O 2.º VOLUME

	PAGS.
Prologo	1

LEGISLAÇÃO

ESPECIAL SOBRE VIAS FERREAS

CAPITULO PRIMEIRO.—Inglaterra

Extracto da lei de 9 de Agosto de 1844	5
<i>Land clauses consolidation Act</i> , de 8 de Maio de 1845 (regulando a aquisição de terrenos)	8
<i>Railway clauses consolidation Act</i> , de 8 de Maio de 1845 (consolidação de disposições sobre o estabelecimento de estradas de ferro)	17
<i>The Regulation of Railways Act</i> , de 31 de Julho de 1868 (emendando outras)	54
Modelos para estatística da lei de 1871	89
<i>Regulation of Railways Act</i> , de 21 de Julho de 1873 (para assegurar a execução da Lei de 1854)	92
<i>Railway and Canal Traffic Act</i> , de 10 de Agosto de 1888 (sobre o trafego das estradas de ferro e canaes) . .	100
<i>Light Railways Act</i> , de 14 de Agosto de 1896 (para fa- cilitar a construcção das estradas de ferro economicas)	127
Modelo de clausulas de concessão	146

CAPITULO SEGUNDO.—Estados Unidos da America

Lei para regular o commercio entre os Estados (Interstate Commerce Act), de 4 de Fevereiro de 1887	165
---	-----

VI

CAPITULO TERCEIRO.— <i>França</i>		PAGS.
Lei de 3 de Maio de 1841 (sobre desapropriações por utilidade publica)		175
Lei de 11 de Junho de 1842 (estabelecendo plano de linhas)		189
Lei sobre policia das estradas de ferro de 1845		191
Decreto de 8 de Fevereiro de 1868 (creando regulamento para as occupações temporarias de terrenos)		196
Modelo de clausulas de concessão para linhas de interesse geral (1875)		198
Lei de 11 de Junho de 1880 (sobre as estradas de ferro de interesse local).		225
Regulamento de policia e segurança (1901)		234
CAPITULO QUARTO.— <i>Belgica</i>		
Lei sobre a policia das estradas de ferro (1891)		248
Lei sobre o contracto de transporte (1891).		252
CAPITULO QUINTO.— <i>Allemanha</i>		
Lei prussiana sobre as empresas de estradas de ferro, de 3 de Novembro de 1838		261
Idem, sobre as estradas de ferro de interesse local, de 28 de Julho de 1892.		274
Regulamento de transporte do Imperio (Verkehrsordnung) de 1900		288
CAPITULO SEXTO.— <i>Austria Hungria</i>		
Lei relativa ás concessões de estradas de ferro, de 14 de Setembro de 1854.		342
Idem, sobre linhas secundarias, de 31 de Dezembro de 1894.		348
CAPITULO SETIMO.— <i>Italia</i>		
Regulamento de policia e segurança (1873).		360
Lei approvando as convenções de 1885		375
Lei sobre os tramways de tracção mecanica e estradas de ferro economicas, de 27 de Dezembro de 1896		380

Decreto de 8 de Janeiro de 1899 (sobre a policia e segurança nas estradas de ferro electricas)	388
Regulamento para as linhas economicas, de 22 de Maio de 1900	390
Lei relativa á exploração economica de linhas secundarias .	393

CAPITULO OITAVO.—Suissa

Lei federal relativa ao estabelecimento e trafego das estradas de ferro, de 23 de Dezembro de 1872 . . .	396
Lei federal relativa á policia das estradas de ferro de 18 de Fevereiro de 1878.	407
Lei federal relativa ao direito de voto de accionistas, etc., de 28 de Junho de 1895	410
Lei federal sobre a contabilidade das estradas de ferro, de 27 de Março de 1896.	413
Lei federal relativa á aquisição e exploração de estradas de ferro pela Confederação, de 15 de Outubro de 1897.	420
Lei federal relativa ao estabelecimento e trafego das estradas de ferro secundarias, de 21 de Dezembro de 1899.	433
Lei federal relativa ás tarifas das estradas de ferro federaes; de 27 de Junho de 1901.	436

CAPITULO NONO.—Legislação de diversos paizes da Europa

Lei relativa á construcção e trafego das estradas de ferro por particulares, de Abril de 1900, na Rumania . .	444
Decreto sobre concessões de estradas de ferro e tramways, de 21 de Dezembro de 1900 em Hespanha	449
Convenção internacional (Europa), texto de 10 de Outubro de 1901	449

CAPITULO DECIMO.—Legislação Argentina e Mexicana

Lei geral das estradas de ferro nacionaes, de 24 de Novembro de 1891, da Republica Argentina.	470
Lei geral sobre as estradas de ferro do Mexico	488

	PAGS.
CAPITULO DECIMO PRIMEIRO.— Brasil	
Lei n. 101 de 31 de Outubro de 1835	544
Lei n. 641 de 26 de Junho de 1852.	545
Regulamento sobre desapropriações, de 1855	547
Contracto da S. Paulo Railway Company (decreto n. 1759 de 26 de Abril de 1856)	552
Regulamento de 26 de Abril de 1857	567
Disposições ampliativas do mesmo	588
Lei de 3 de Maio de 1873 (sobre isenções de direitos).	589
Lei de 24 de Setembro de 1873	590
Regulamento de 28 de Fevereiro de 1874.	591
Regulamento de 10 de Agosto de 1878	599
Decreto n. 7959 de 29 de Dezembro de 1880.	609
Decreto n. 7960 de 29 de Dezembro de 1880.	621
Decreto n. 434 de 4 de Julho de 1891, sobre sociedades anonymas	623
Decreto de Outubro de 1892, regulando competencia de poderes federaes e estadoaes para concessão de vias ferreas	661
Lei de desapropriação do Estado de S. Paulo.	662
Lei de concessões de vias ferreas do mesmo Estado.	664

PROLOGO

Este segundo volume é um simples anexo do primeiro, mas constitúe ao mesmo tempo um repertorio de legislação ferroviaria que póde ser utilizado independentemente delle.

Todas ás leis, decretos e regulamentos estrangeiros que contem, foram por mim traduzidos, sempre com dous, e, ás vezes, com tres textos á vista, a saber : francez e inglez para a legislação ingleza, americana e do Mexico ; francez, inglez e hespanhol para a legislação argentina ; francez e italiano, e francez e allemão para a legislação italiana ; e francez e allemão para a restante legislação estrangeira.

No primeiro volume, nos differentes capitulos, e muitas vezes em notas ás leis citadas, faço referencia ás

principaes leis do respectivo paiz sobre a materia. Será, portanto, conveniente examinar sempre a materia do segundo com a do primeiro volume, e vice-versa.

A convenção internacional européa recebeu, em 1903, muitas disposições complementares (V. bibliographia.)

Relativamente á legislação brasileira, faço apparecer neste volume o mais importante, que consiste em leis, decretos e regulamentos federaes, os quaes são, aliás, applicaveis em parte a muitas concessões dos Estados, como o regulamento de 26 de Abril de 1857 e o Decreto n. 7959 de 1880.

Entretanto, por algumas razões, e entre ellas está a de utilidade, dou com aquelles a lei de concessões do Estado de S. Paulo, e a que regula a desapropriação, por utilidade publica, no mesmo.

Na parte relativa ao Brasil, a consulta ao primeiro volume será sempre de vantagem.

Tive bastante desejo de incluir neste volume a lei geral das estradas de ferro na Russia, mas não consegui obtel-a completa, e apenas parte.

A todos aquelles que se interessarem pelo assumpto, recommendo particularmente, entre as publicações que cito na bibliographia, a leitura dos relatorios das com-

missões de estradas de ferro nos Estados Unidos da America, da União e dos Estados, e o *Bulletin des Transports Internationaux*, organ da Repartição Central das Estradas de Ferro, que fazem parte da Convenção Internacional, com séde em Berna. Esta revista mensal é o melhor repertorio de legislação e jurisprudencia, que conhecimento sobre a materia, e contem ainda muitas informações interessantes e uteis.

Finalmente, cumpre-me declarar que a revisão das provas typographicas deste volume deixou muito a desejar, sobretudo no tocante á orthographia. Os que conhecem estes trabalhos sabem quanto é moroso e fatigante, expurgar a impressão de uma obra, como esta, dos innumerados descuidos de composição, de redacção e outros, que o revisor não deve deixar passar. Sendo extremamente escasso o tempo de que disponho, e precisando devolver com toda a presteza as provas revistas, não pude evitar um grande numero de taes descuidos neste volume.

Mas o texto não ficou prejudicado.

Quanto á traducção da legislação estrangeira, recorri frequentemente a um distincto advogado de S. Paulo, quando me faltava a propriedade da expressão, a de-

vida comprehensão do original, e em mais difficuldades que precisa remover um traductor.

Os documentos originaes estão todos indicados na bibliographia do 1.º volume, e sirva isso ao menos para diminuir os inconvenientes de má traducção que por ventura eu tenha feito.

S. Paulo, Outubro de 1903.

CLODOMIRO PEREIRA DA SILVA.

CAPITULO PRIMEIRO

LEGISLAÇÃO INGLEZA

EXTRACTO DA LEI DE 9 DE AGOSTO DE 1844

LEI PARA SUBMETTER A CERTAS CONDIÇÕES A CONSTRUÇÃO DE NOVAS ESTRADAS DE FERRO AUCTORISADAS OU A AUCTORISAR POR LEIS DA PRESENTE SESSÃO OU DAS SESSÕES FUTURAS DO PARLAMENTO, E PARA OS OUTROS FINS RELATIVOS ÀS ESTRADAS DE FERRO.

Limite de dividendos e revisão de tarifas

Art. 1.º Fica estipulado que si, em uma epoca qualquer, no fim do prazo de vinte e um annos a partir do 1.º de Janeiro que se seguir á votação de uma lei do Parlamento auctorizando a construcção de uma linha de estrada de ferro para viajantes; seja esta uma linha principal, ramal ou uma junção; seja construida por uma nova companhia incorporada para este fim, ou por uma companhia já existente; a renda annual a distribuir pelos proprietarios do capital consolidado realisado, para uma média de tres annos, for egual ou superior a 10 libras para cada 100 libras do dito capital (1) os Lords da Thesouraria de Sua Magestade poderão legalmente, conforme as regras abaixo fixadas, e com aviso prévio de tres mezes á Companhia, rever as tarifas de portagens, direitos e taxas fixadas pela lei ou leis que regerem dita estrada de ferro, e decretar novas tarifas para portagens, direitos e taxas, applicaveis ás diversas classes e especies de viajantes, mercadorias ou outro trafego da estrada de ferro, e taes que, calculados para o mesmo trafego, devam reduzir o beneficio a 10 por 100 do capital, a juizo dos Lords da Thesouraria.

(1) Em muitas leis especiaes os poderes conferidos ao Governo para reduzir as tarifas no fim de 21 annos referem-se a taxas menores que 10 % de dividendos. Por exemplo a *The Great Western Amalgamation Act*, 26 e 27 Victoria c. 198 s. 64, estipula o limite de 6 %.

(Hodges *Law of Railways*).

Com tanto que as novas tarifas revistas não sejam postas em vigor sinão com a garantia de que em quanto forem applicadas, o referido beneficio a distribuir será, em caso de deficit, completado até 10 % do capital.

Ficando egualmente estipulado que esta nova tarifa não poderá ser modificada nem retirada a garantia, sem o consentimento da Companhia, durante um novo periodo de 21 annos.

Resgates

Art. 2.º Fica estipulado que, qualquer que seja a taxa dos beneficios a distribuir para a dita estrada de ferro, será licito aos ditos Lords da Thesouraria, si julgarem necessario, e conforme as regras acima, e no fim do praso de 21 annos supra indicado, comprar a dita estrada de ferro com todas as suas dependencias, material e propriedades, em nome e por conta de Sua Magestade, com aviso prévio de 3 mezes á Companhia e mediante o pagamento de uma somma igual a 25 vezes a importancia dos beneficios a distribuir, tomada por base a média dos tres ultimos annos.

Com tanto que no caso de ser inferior a 10 por 100 a taxa média desses tres ultimos annos, seja permittido á Companhia recorrer ao arbitramento em falta de accordo, para determinar uma somma supplementar que lhe deva ser concedida, si pensar a mesma que a importancia de 25 vezes esses lucros não será sufficiente, tendo em attenção as probabilidades de augmento desses beneficios.

Com a condição egualmente que este direito de resgate não possa ser exercido contra a vontade da Companhia, enquanto estiver em vigor a tarifa revista de portagens, preços de transporte e accessorios.

Excepção ao artigo anterior

Art. 3.º Ficando sempre entendido que o direito de revisão ou de resgate não se applicará a nenhuma estrada de ferro construida ou auctorizada em virtude de uma lei anterior á presente sessão, e que nenhum ramal ou extensão de menos de 8 kilometros, dessas estradas de ferro não poderá ser considerada com uma nova linha nos termos da presente lei; finalmente que o direito de resgate não será exercido para nenhum ramal ou extensão de estrada de ferro, sem o ser ao mesmo tempo para toda linha, si o pedirem os proprietarios da estrada de ferro.

Restricções que poderá fazer o Parlamento

Art. 4.º Attendendo a que a conveniencia do resgate em nada deve ser prejudicada pela presente lei, e que deve ficar

inteiramente á discreção do legislador futuro, que terá de examinal-a de accordo com considerações geraes e nacionaes ;

E attendendo a que a presente lei não poderá fazer que estes poderes de resgate, quando empregados, tragam em resultado a criação de uma concurrencia injusta contra uma ou muitas companhias, á custa dos dinheiros do Estado ;

Fica estipulado que nenhum aviso de resgate ou de revisão será dado antes que o Parlamento tenha votado os fundos necessarios para effectuar o resgate ou tornar effectiva a garantia, e para determinar em que forma terá logar a revisão ou resgate, e que nenhum projecto auctorizando o Governo a fazer uso desses poderes será apresentado ao Parlamento sem que contenha clausula provando que as Companhias receberam com 3 mezes de antecedencia, aviso da intenção com que estiverem os Lords da Thesouraria de operar a revisão ou o resgate.

Contas para os fins do resgate

Art. 5.º Fica estipulado que a partir dos 3 annos que precederem á epoca em que o direito de revisão ou de resgate puder ser exercido, conservar-se-á conta exacta de todas as quantias recebidas ou despendidas para cada estrada de ferro submettida ás disposições da presente lei (distinguindo as receitas, si fôr um ramal ou uma linha explorada com outras Companhias, e indicando as despesas approximadas referentes a essas linhas), ao cuidado dos administradores da Companhia, proprietaria da estrada de ferro, cu que a explorar.

Uma vez por semestre e durante tres annos, deverá cada uma dessas Companhias preparar uma conta semestral indicando as receitas e despesas das linhas até 30 de Junho e 31 de Dezembro, ou outra data fixada pelos Lords da Thesouraria, com um balancete das contas conferido e certificado por dous administradores, pelo menos, da Companhia. Ella enviará um exemplar de ditas contas aos Lords da Thesouraria, antes dos ultimos dias de Fevereiro e de Agosto, ou em outras épocas fixadas pelos ditos Lords.

Os Lords da Thesouraria poderão, si o julgarem util, encarregar uma ou mais pessoas competentes de examinar as contas e os livros da dita Companhia, durante o referido periodo de tres annos, sendo permittido a toda pessoa devidamente auctorizada, e mediante apresentação da auctorisação, examinar em qualquer momento razoavel os livros, contas e peças justificativas da Companhia, tirando copias ou resumos, na séde da Companhia.

(Contém 26 artigos, ao todo. Muitos revogados).

EXTRACTO DA
«LANDS CLAUSES CONSOLIDATION». Act. 1845

(Lei de 8 de Maio de 1845)

LEI PARA CONSOLIDAR EM UMA SÓ CERTAS DISPOSIÇÕES HABITUALMENTE INSERIDAS NAS LEIS QUE AUCTORISAM DESAPROPRIAÇÃO DE TERRENOS PARA OBRAS DE INTERESSE PUBLICO.

Poder para comprar terrenos amigavelmente

Art. 6. Conformando-se com as disposições da presente lei os promotores da empresa poderão entender-se amigavelmente com os proprietarios dos terrenos que a lei de concessão auctorisar a adquirir e que lhe forem necessarios.

Elles poderão entender-se igualmente com todas as partes que tiverem direito ou interesse nessas propriedades com auctorisação para vendel-as, afim de comprar todos ou parte desses direitos ou interesses, qualquer que seja sua natureza.

Capital a subscrever antes de poder comprar terrenos

Art. 16. Quando a empresa tiver de ser levada a effeito por meio de um capital a subscrever pelos promotores a totalidade do capital, ou pelo menos uma somma sufficiente para executar os trabalhos deverá ser subscripta por contracto obrigando as partes, seus herdeiros, administradores e executores, a pagar as sommas subscriptas por cada um, antes de ser legalmente permittido fazer uso dos poderes conferidos pela presente lei, acto de concessão ou outro incorporado a este, no que diz respeito a desapropriação dos terrenos.

Aviso aos interessados

Art. 18. Quando os promotores da empresa quizerem comprar os terrenos que a lei lhes permite adquirirem, ou tomar posse delles, avisarão aos proprietarios e ás partes auctorisadas pela lei a vender ou ceder, ou áquellas destas partes que os promotores puderem depois de um inquerito cuidadosamente feito. Estes perguntarão a cada uma dessas partes quaes são os seus direitos ou interesses nessas propriedades, e que preço pedem.

O aviso indicará com minuciosidade os terrenos a adquirir e fará conhecer que os promotores da empresa desejam tratar de sua compra, e pagar a cada parte os prejuizos soffridos em razão da execução dos trabalhos.

Serviço de avisos aos interessados

Art. 19. Os avisos que os promotores da empresa tiverem de enviar ás partes interessadas nos terrenos, serão entregues pessoalmente a essas partes ou no seu domicilio habitual, si fôr este encontrado depois de um inquerito cuidadosamente feito. Si essas partes estiverem ausentes do Reino Unido e não puderem ser encontradas apezar das pesquisas, os avisos serão entregues áquelles que occuparem os logares, e si esses não forem occupados, serão collocados em logar á vista nos ditos terrenos.

Serviço de aviso ás corporações

Art. 20. Si a parte em questão fôr uma corporação o aviso será entregue na sua séde principal, ou, si essa séde não fôr encontrada depois de inquerito cuidadosamente feito, a qualquer membro importante da corporação, e á pessoa que occupar os logares, e não sendo estes occupados, será o aviso affixado em logar á vista, nos ditos terrenos.

Como se procede quando os proprietarios não declararem sua intenção

Art. 21. Si dentro dos vinte e um dias que se seguirem á remessa do aviso, uma das partes não indicar a importancia que pede pela cessão do terreno, e não fizer conhecer a sua intenção de tratar com os promotores da empresa, ou si ella não conseguir accordar com os promotores a importancia da indemnização a pagar pela cessão do terreno, ou como compensação pelos prejuizos resultantes da execução dos trabalhos, a importancia da indemnização será fixada conforme as regras abaixo.

Caso de falta de accordo

Art. 22. Si os promotores da empresa e os proprietarios ou outras partes, não puderem accordar o valor do terreno ou de seus interesses, e si a indemnização pedida não exceder de 50 libras, a importancia de dita indemnização será fixada por dois juizes de paz.

Idem, sendo a indemnização superior a 50 libras

Art. 23. Si a indemnização pedida ou offerecida exceder de 50 libras, desejando a parte que pedir essa indemnização que a importancia seja fixada por arbitros, e notificando por escripto esse desejo aos promotores da empresa — antes que estes tenham requerido ao sheriff a convocação do *jury* de desapropriação, com

indicação da natureza de seus direitos e da importancia da indemnização reclamada, a questão será resolvida por arbitros.

Si a parte não manifestar essa intenção ou si a questão submettida aos arbitros não fôr resolvida no praso de 3 mezes, ou si os arbitros e o terceiro arbitro não tiverem pronunciado uma sentença final, a importancia da indemnização será fixada pelo *jury*.

Processo a seguir no caso em que decide a justiça

Art. 24. O magistrado, a pedido de uma parte relativamente a qualquer questão de indemnização que a lei auctorise a resolver por magistrados, intimará a outra parte a comparecer perante dous magistrados nos logares indicados.

Em presença das partes ou na ausencia de uma dellas devidamente convocada, poderão os juizes examinar e julgar a questão. Elles poderão inquirir as duas partes ou uma dellas e suas testemunhas sob juramento. As custas serão fixadas e repartidas pelos juizes.

Idem, quando se resolve por arbitramento

Art. 25. Quando uma questão de indemnização tiver de ser resolvida por arbitramento, cada uma das partes a pedido da outra, nomeará um arbitro ao qual será submettida a questão—salvo si ambas concordarem em nomear um só arbitro.

Esta nomeação será feita em nome dos promotores da empresa e assignada por elles ou por dous dentre elles, ou por seus secretarios e empregados. A outra parte nomeará o arbitro em escripto assignado e com o sello commum, si fôr uma corporação.

Esta nomeação será enviada ao arbitro, e será considerada como uma declaração de que a parte que a fez se submete ao arbitramento. Nenhuma das partes poderá revogar esta nomeação sem o consentimento da outra, não podendo a morte de uma das partes acarretar a substituição dos arbitros.

Si dentro de quatorze (14) dias e depois de ser entregue á outra parte um requerimento indicando a questão que se desejar submeter aos arbitros, e convidando para nomear o arbitro, não proceder esta ultima parte á nomeação; a parte requerente, tendo nomeado o seu arbitro, poderá encarregar este ultimo de proceder em nome das duas partes. O arbitro assim nomeado poderá instruir e julgar a questão, e a sua sentença será sem appellação.

Quando se der a falta de um arbitro

Art. 26. Si um dos arbitros morrer ou tornar-se incapaz de desempenhar sua missão, antes de dada sentença, a parte que o tiver nomeado poderá designar por escripto um substituto.

Si deixar de fazelo dentro de sete dias decorridos depois que a outra parte tiver dado aviso para ser feita nomeação, o outro arbitro poderá proceder *ex-parte*. Um arbitro nomeado em substituição de um outro como foi dito acima, terá os mesmos poderes que o substituido tinha.

Nomeação de um desempatador

Art. 27. Quando tiverem sido nomeados mais de um arbitro, os arbitros designados deverão antes de começar o exame das questões que lhes forem submettidas, nomear por escripto um terceiro arbitro que será encarregado de decidir nos pontos sobre os quaes não puderem accordar, ou que o terceiro arbitro possa ser chamado a decidir em virtude da lei.

Morrendo ou tornando-se incapaz de agir o terceiro arbitro, providenciarão para sua substituição, e a decisão do terceiro arbitro sobre as questões que lhe forem submettidas será sem appellação.

O Ministerio do Commercio nomeará o desempatador

Art. 28. Quando em algum dos casos previstos acima os arbitros nomeados recusarem desempenhar suas funcções ou si dentro dos sete dias que se seguirem ao requerimento de uma das partes, deixarem de nomear o terceiro arbitro, o Ministerio do Commercio si uma das partes fôr uma Companhia de estradas de ferro, e, em todos os outros casos, dous juizes de paz, a pedido de uma ou de outra parte, designarão o terceiro arbitro, cuja decisão será definitiva sobre todos os pontos de desacordo e sobre as questões que a lei os chamar a resolver.

Quando morrer ou tornar-se incapaz um arbitro

Art. 29. Si só um arbitro tiver sido designado, e si morrer este ou tornar-se incapaz, antes de dar sua sentença, as questões que lhe tiverem sido submettidas serão resolvidas por arbitramento, conforme a lei, como si dito arbitro não tivesse sido nomeado.

Recusa de um dos arbitros

Art. 30. No caso de mais de um arbitro, si um recusar agir ou si não o fizer no praso de sete dias, o outro arbitro poderá proceder *ex-parte*, e a sua sentença será considerada como de um só arbitro nomeado pelas duas partes.

Quando os arbitros excederem o praso para dar o laudo

Art. 31. Quando nomeados mais de um arbitro, e que nenhum se tenha recusado ou deixado de funcionar, a sentença não tiver sido dada dentro dos vinte e um dias que se seguirem á nomeação do ultimo, ou no praso supplementar combinado por escripto entre os arbitros, a questão será resolvida pelo terceiro arbitro, como foi dito acima.

Despesas de arbitramento

Art. 34. As despesas do arbitramento serão repartidas pelos arbitros e supportadas pelos promotores da empresa salvo si a indemnização accordada fôr igual ou inferior á offerecida, caso em que as despesas serão supportadas igualmente pelas partes.

Aviso no caso de funccionar um jury

Art. 38. Antes de reclamar a reunião de um jury para decidir sobre questões de indemnização, os promotores da empresa, farão conhecer á outra parte, com antecedencia de 10 dias pelo menos, a sua intenção de convocar o jury. Este aviso indicará a somma offerecida pela compra dos terrenos ou como compensação pelos danos causados pela execução dos trabalhos.

Dos jurados

Art. 42. Dos jurados que comparecerem em consequencia da convocação, o *sheriff* tirará á sorte os nomes de 12, como nos processos perante os tribunaes superiores. Si não fôr sufficiente o numero dos que responderem á chamada, o *sheriff* escolherá outras pessoas desinteressadas na questão entre as quaes se acharem presentes ou possam ser facilmente encontradas, de modo que se complete o numero prescripto. As partes poderão exercer suas recusas legaes, mas nenhuma poderá recusar a lista inteira.

Custas

Art. 51. Si o *verdictum* do jury conceder uma importancia maior do que a offerecida pelos promotores da empresa, todas as custas serão supportadas pelos ultimos. Si a somma fôr igual ou inferior á offerecida ou si o proprietario devidamente convidado não tiver comparecido, as custas serão supportadas igualmente pelas partes.

Quando se fará jury especial

Art. 54. Si uma das partes desejar que a questão de indemnização seja revoluida por *jury* especial, será attendido esse desejo contanto que, si o pedido fôr feito pela outra parte, tenha sido enviado aos promotores da empresa, antes que estes tenham enviado sua requisição ao *Sheriff*.

.

Avaliação de damnos

Art. 63. Na avaliação da indemnização a pagar pelos promotores da empresa, os juizes, arbitros ou peritos, segundo o caso, levarão em conta não só o valor do terreno, mas tambem o damno causado ao proprietario em consequencia da separação de diversas partes da propriedade, ou de outros prejuizos resultantes para a propriedade, do exercicio dos poderes conferidos pela presente lei, ou pela de concessão, e leis que lhe fõrem incorporadas.

.

Como serão fixadas indemnizações

Art. 68. Toda pessoa que tiver direito a uma indemnização em consequencia de desapropriação ou prejuizos causados á sua propriedade pela execução dos trabalhos, e á qual os promotores não tiverem attendido conforme os termos da presente lei ou da lei de concessão, poderá fazer fixar esta indemnização, á sua vontade, por arbitros ou pelo *jury*, no caso de reclamar uma somma superior a 50 libras.

Si desejar que a somma seja fixada por arbitros, informará isso por escripto aos promotores da empresa, indicando a natureza de seus direitos e a somma que reclamar; a questão será resolvida por arbitros, selvo si os promotores consentirem em pagar a somma, e tomarem por escripto o compromisso formal para isso no praso de 21 dias que se seguirem ao recebimento do aviso.

Preferindo dirigir-se ao *jury* informará por escripto aos promotores da empresa, dando-lhes as indicações acima previstas; os ditos promotores, si não consentirem em pagar a somma pedida e não tomarem para isso compromisso formal por escripto, deverão dentro dos vinte e um dias que se seguirem ao recebimento do aviso, requerer ao *Sheriff* a convocação de um *jury* para resolver a questão conforme a lei. Deixando de fazel-o serão obrigados a pagar a indemnização pedida, cuja importancia poderá ser cobrada perante os tribunaes superiores:

.

Entrada nos terrenos*Pagamento ou deposito prèvio a fazer antes da entrada*

Art. 84. Os promotores da empresa não poderão, sem o consentimento dos proprietarios e locatarios, penetrar no terrenos que a lei auctorisa a adquerir e utilizar de um modo permanente, sem ter pago á parte interessada, ou depositado no Banco, como se dirá, a importancia da indemnização, fixada por accôrdo ou de outro modo.

Prevenindo as partes com antecedencia de 3 dias pelo menos, e 14 no maximo, e sem consentimento prèvio, elles poderão penetrar nos terrenos, com o unico fim de verificar a natureza do solo, de tomar cotas de nivelamento ou traçar a linha dos trabalhos. Neste caso deverão pagar uma indemnização em consequencia de todos os prejuizos que possam occasionar ás propriedades executando esses trabalhos preliminares.

Entrada antes

Art. 85 Si os promotores da empresa desejarem penetrar nos terrenos e executar trabalhos nelles antes de estar a indemnização fixada amigavelmente ou por sentença, poderão depositar como garantia em um Banco, ou uma somma equivalente á pedida pela parte interessada que se oppuzer a tomada de posse, ou a somma que fôr fixada por um perito nomeado pelo Ministerio do Commercio, (1) e remetter á dita parte uma obrigação com o sello commum si estiverem constituídos em sociedade, e sinão, assignada por dous dentre elles pelo menos, e garantidas por duas cauções acceitas pelo Ministerio do Commercio, em caso de desaccordo entre as partes. Essas obrigações e cauções estabelecerão o compromisso de pagar a importancia da indemnização que deverá ser fixada de accordo com a lei, pela desapropriação dos terrenos nos quaes se tiver penetrado, e juros de 5% ao anno, a partir do momento em que os terrenos fôrem occupados, até áquelle em que fôr pago a indemnização.

Uma vez feito este deposito, e entregue ou offerecida a obrigação á parte, os promotores da empresa poderão penetrar nos terrenos, e delles servir-se, sem o pagamento ou consignação da indemnização, a qual em outro caso deveria ser paga ou consignada, de accôrdo com a lei, antes de se penetrar nos terrenos.

(1) A expressão «Ministerio do Commercio» (Board of Trade) é a actual.

Penalidade por entrada nos terrenos sem consentimento

Art. 89. Si os promotores da empresa, ou um de seus empresarios, penetrarem nos terrenos necessarios para execução do trabalho, por modo differente das condições acima indicadas e com intenção delictuosa, ou delles tomarem posse sem o consentimento dos proprietarios, ou sem ter pago a indemnização ou effectuado o deposito de garantia, poderão ser obrigados a pagar ao proprietario 10 libras de indemnização, além da importancia a que serão condemnados para reparação do damno resultante deste acto illegal. Essas multas serão cobradas perante dous magistrados.

Quando depois de uma condemnação soffrida em razão desses factos, os ditos promotores ou empresarios continuarem na posse dos terrenos, serão passiveis de multa de 25 libras, por cada um dos dias durante os quaes se prolongar a contravenção. Esta será cobrada com as custas perante os tribunaes superiores.

Todavia, nenhuma dessas disposições penaes precedentes será applicavel aos promotores que estiverem de boa fé, e tiverem pago uma indemnização á pessoa que julgarem legitima proprietaria dos terrenos.

.

Venda de parte de casas ou propriedade

Art. 92. Fica estabelecido que em tempo algum ninguem poderá ser obrigado a vender ou transferir aos promotores de uma empresa, uma parte, somente, de uma casa, edificio ou manufactura, si quizer e puder vender e transferir a totalidade.

.

Terrenos separados em dous ou mais

Terrenos atravessados pela estrada

Art. 93. Si terrenos situados fóra de uma cidade ou não edificadas, fôrem cortados pelos trabalhos e divididos de maneira que de cada lado de um delles fique uma porção menor que 20 ares, e si o proprietario dessa porção pedir que ella seja adquirida com o terreno necessario á execução do trabalho, os promotores da empresa serão obrigados a fazer essa aquisição, salvo si o proprietario de dita porção possuir egualmente terrenos contiguos aos quaes possa annexal-a.

Neste ultimo caso os promotores da empresa, si o exigir o proprietario, deverão, á sua custa, reunir essa porção aos terrenos visinhos, tirando as cercas e nivelando o solo, de maneira que fique o terreno em bom estado e proprio para cultura.

Os promotores podem insistir em comprar

Art. 94. Si um terreno fôr cortado e atravessado de modo que fique de um dos lados uma parcella menor de 20 ares ou de um valor menor que a somma necessaria para estabelecer uma ponte, aqueducto ou outra comunicação que a lei obrigue os proprietarios a construir, e que o proprietario não tendo terrenos contiguos aos quaes possa annexar a porção exija que os promotores estabeleçam a comunicação indicada acima, estes poderão exigir que lhes vendam esta porção.

Qualquer contestação sobre o valor desta porção ou sobre as despesas que acarretar o estabelecimento de uma comunicação, será resolvida segundo a fôrma prescripta pela presente lei, no caso em que a venda não possa fazer-se amigavelmente.

O *jury* ou os arbitros chamados a decidir a questão poderão, a pedido de uma das partes, fixar o preço da porção e a importancia da despesa que acarretar o estabelecimento da comunicação.

Praso para a compra compulsoria

Art. 123. Fica estabelecido que os poderes concedidos aos promotores da empresa de desapropriar os terrenos necessarios aos seus trabalhos, só poderão ser exercidos durante o periodo prescripto, e, no caso de não se fixar praso, até depois dos tres annos que se seguirem á votação da lei de concessão.

Revenda de terrenos inuteis*Os terrenos não necessarios serão vendidos*

Ats. 127. Dentro do praso prescripto, ou, si nenhum praso fôr prescripto, dentro dos 10 annos que se seguirem á epoca fixada pela lei de concessão para conclusão das obras, os promotores da empresa deverão vender todos os terrenos que não lhes fôrem uteis, e applicar a somma proveniente dessas vendas ao objecto indicado pela lei de concessão.

Si não o fizerem todos os terrenos inuteis, não vendidos no praso legal, serão devolvidos aos proprietarios dos terrenos contiguos, tornando-se sua propriedade na proporção da respectiva extensão de ditos terrenos contiguos.

Os terrenos inúteis serão offerecidos aos proprietários

Art. 128. Antes de dispôr dos terrenos inúteis, os promotores da empresa deverão offerecel-os aos antigos proprietários ou a quem a elles tiver direito, salvo para as propriedades urbanas ou edificadas. Si estes ultimos recusarem ou si fôr impossivel encontral-os depois de um inquerito cuidadoso, o offerecimento será feito aos proprietários dos terrenos contiguos. Si muitas pessoas tiverem um direito de preempção, os promotores deverão offerecer-lhes os terrenos successivamente.

Direito de preempção

Art. 129. Si a pessoa a que tiver sido feito o offerecimento, desejar fazer a aquisição, deverá fazer conhecer isso no praso de seis semanas, aos promotores da empresa. Si recusar ou si guardar silencio durante seis semanas, ficará extincto seu direito de preempção.

Decisão em falta de accôrdo

Art. 130. Si a pessoa que tiver o direito de preempção desejar fazer a aquisição, mas não puder accordar o preço com os promotores da empresa, este preço será fixado por arbitros que dividirão as custas.

Seguem-se arts. 131 e 153, que não interessam ao fim deste livro.

LEI DE 8 DE MAIO DE 1845

(Railways clauses consolidation Act. 1845)

PARA CONSOLIDAR EM UMA SÓ LEI CERTAS DISPOSIÇÕES HABITUALMENTE INSERIDAS NAS LEIS QUE AUCTORISAM A CONSTRUCCÃO DE ESTRADAS DE FERRO.

Arts. 1 a 3. *Declara o primeiro que a lei não terá effeito retroactivo, e os outros dão interpretação de termos.*

Titulo abreviado da lei

Art. 4. Fica estabelecido que citando a presente lei em outras leis do Parlamento, e em certos actos legaes, bastará empregar a expressão « *lei de consolidação das clausulas relativas ds estradas de ferro, de 1845* » (*railways clauses consolidation act*).

Construcção da estrada de ferro

Modo pelo qual partes desta lei podem ser incorporadas em outras

Art. 5. Considerando que em certos casos poderá ser preciso incorporar em certas leis futuras, uma parte sómente da presente lei, fica estabelecido que para fazer esta incorporação bastará ordenar pela dita lei que os artigos da presente lei que contiverem disposições que se quizer incorporar (indicando o assumpto pelos termos empregados na presente lei no paragrapho relativo), são incorporados nessa lei. E todas as clausulas e disposições da presente lei contendo as disposições incorporadas terão, salvo disposição contraria ou differente na dita lei, consideradas como fazendo parte dessa lei, e esta lei será considerada como contendo a propria substancia das clausulas incorporadas.

A Companhia será sujeita a esta e ao Lands Clauses Act.

Art. 6. No exercicio dos poderes que lhe conferir a lei especial de concessão da estrada de ferro, para desapropriar terrenos, a Companhia será submettida ás restricções contidas na presente lei e nas da *Lands Clauses Consolidation*. A Companhia deverá pagar aos proprietarios ou locatarios e outros interessados, uma indemnização completa pelos terrenos tomados, empregados ou prejudicados, representando essa indemnização o valor desses terrenos, e tambem os prejuizos soffridos por esses proprietarios locatarios ou interessados, em consequencia do exercicio dos poderes conferidos á Companhia pela presente lei, ou pela de concessão ou qualquer outra.

Salvo disposição contraria da lei especial, ou da presente, a importancia desta indemnização será fixada e determinada na forma prescripta no *Lands Clauses Consolidation act* relativamente ás disposições sobre as indemnizações devidas pela desapropriação ou compra dos terrenos, sendo applicaveis todas as disposições da lei acima indicada á fixação da importancia da indemnização e aos meios para obter legalmente seu pagamento.

Modo de corrigir os erros das plantas

Art. 7. Quando as plantas ou livros de referencia mencionadas na lei de concessão contiverem qualquer omissão, erro ou falsa indicação, relativamente aos terrenos, ou á indicação dos proprietarios, locatarios ou occupantes dos terrenos, a Com-

panhia poderá dirigir-se a dois juizes de paz para obter a rectificação necessaria, depois de ter dado aviso com 10 dias de antecedencia aos proprietarios dos terrenos que fôrem attingidos pela rectificação pedida.

Si os juizes de paz julgarem que provém de erro a omissão, erro ou falsa indicação, certificarão o facto, indicando no certificado as particularidades da omissão, e em que consistir o erro. Este certificado será depositado nos cartorios de paz dos diversos condados nos quaes estiverem situados os terrenos, nos cartorios dos escrivães parochiaes (na Inglaterra) nas agencias postaes as mais proximas (na Irlanda), para, todas as parochias em que estiverem situados os terrenos.

Este certificado será conservado pelos ditos agentes com as outras peças relativas ao mesmo objecto, e as plantas, livros de referencias ou annexos serão considerados rectificadados conforme as indicações do certificado.

A Companhia poderá executar os trabalhos de accordo com as disposições do certificado.

*As obras não poderão ser começadas
sem estarem os documentos depositados nos
cartorios de paz*

Art. 8. A companhia não poderá começar os trabalhos da estrada de ferro, antes de ter depositado nos cartorios de paz dos diversos condados atravessados pela linha uma planta e um perfil indicando as modificações na planta e no perfil originaes, approvadas pelo Parlamento: estes novos documentos terão a mesma escala, e conterão as mesmas minuciosidades que as peças originaes. A Companhia depositará igualmente nos cartorios dos escrivães parochiaes na Inglaterra, e nas agencias postaes na Irlanda, em cada uma das parochias, para cujo territorio tenha sido modificado o traçado, um extracto das plantas e perfil relativos á dita parochia.

Os escrivães de paz receberão as modificações, etc.

Art. 9. Os escrivães de paz, parochiaes e chefes de agencias postaes, receberão as ditas plantas e extractos, e os guardarão com as peças originaes. Elles consentirão que qualquer pessoa interessada os examine, tire copias ou extractos, do mesmo modo e nos mesmos termos, e, em caso de recusa, sob as mesmas penas indicadas para as peças originaes pela lei do primeiro anno do reinado de sua Magestade (1.º Victoria, ch. LXXXIII).

As copias das plantas servem de prova

Art. 10. As copias exactas das plantas e livros de referencias ou das modificações, ou os extractos dessas peças, certificados como verdadeiros pelo escrivão de paz que deverá dar estes certificados a todas as pessoas interessadas, quando puderem, farão fé em justiça.

Limite de desvio da linha projectada

Art. 11. Na construcção da estrada de ferro a Companhia não poderá modificar os nivelamentos indicados nos planos approvados pelo Parlamento, de mais de 1,^m52, em caso algum, nem de mais de 0,^m60 na passagem das cidades, villas, bairros, ruas ou terrenos edificados, de um modo continuo, sem ter obtido consentimento prévio por escripto dos proprietarios ou locatarios dos terrenos, nos quaes se der a modificação. Si fôr atingida por essa modificação uma rua ou um caminho publico, a Companhia deverá obter auctorisação dos agentes encarregados da conservação dessa rua ou desse caminho. Não havendo agentes especiaes pedirá a auctorisação necessaria a dois ou mais juizes de paz do districto, reunidos para esse fim em *petty session*. Ella deverá tambem obter o consentimento dos commissarios dos exgotos, dos proprietarios de canaes, vias navegaveis, companhias de gaz ou de aguas, a que essa modificação interessar.

Não obstante, a Companhia poderá modificar os nivelamentos além dos limites indicados acima, sem justificação dos consentimentos prescriptos supra, estabelecendo viaductos ou taludes resistentes, com a condição, porém, de conservar a altura legal fixada para a passagem das estradas, ruas ou canaes sobre os quaes passar o viaducto.

Será dado aviso das *petty sessions* reunidas para conceder as auctorisações indicadas acima, com 14 dias de antecedencia, nos jornaes do condado, affixado nas portas da igreja da parochia em que estiverem situados os terrenos, e, não havendo igreja, no logar em que fôrem habitualmente collocados editaes deste genero.

Publicação prévia de maior desvio

Art. 12. Antes de poder modificar o nivelamento de mais de 1,^m50 ou de mais de 0,^m60 nas cidades ou bairros, mesmo com o consentimento indicado no artigo precedente, a Companhia deverá dar aviso dessa modificação, tres semanas antes de começar o trabalho e por meio de uma inserção feita em dois jornaes e duas vezes em um jornal do districto em que deva ser feita a modificação.

O proprietario de qualquer terreno attingido pela modificação, poderá dirigir-se ao Ministerio do Commercio, antes de começado o trabalho e depois de aviso prévio de 10 dias á Companhia, afim de decidir se deve ser feita a modificação á vista da opposição do reclamante. O Ministerio do Commercio resolverá, concedendo ou negando a auctorisação necessaria, por um certificado escripto, com ou sem modificação do projecto approved. A Companhia deverá conformar-se estrictamente com os termos do dito certificado.

As obras deverão ser construidas de accordo com as plantas

Art. 13. Quando as plantas e secções indicarem que a estrada de ferro será construida em um certo logar sobre arcadas ou viaductos, a Companhia deverá se conformar com esta indicação.

Quando nas plantas e secções fôr indicado que um tunnel deverá ser construido em um certo logar, a Companhia deverá executá-lo, salvo si os proprietarios, locatarios ou occupantes do terreno abaixo do qual o tunnel deva ser construido, não consentirem que esta não seja executada.

Limites de declividades e curvas

Art. 14. E' vedado á Companhia modificar as declividades, curvas, tunneis ou outras obras de arte, indicadas nas plantas e secções, salvo nos limites e condições abaixo indicadas:

De accordo com as condições para modificação das cotas de nivelamento, a Companhia poderá reduzir ou augmentar a taxa de declividade nas condições seguintes: nas declividades inferiores a 1 por 100, até ao maximo de 1,90 por kilometro, e mais ainda, si o Ministerio do Commercio julgar que o permitem a segurança e o interesse publico. Nas declividades superiores a 1 por 100, até ao maximo 0,60 por kilometro, e mais si com o consentimento do Ministerio do Commercio.

A Companhia poderá diminuir o raio de uma curva indicada na planta, comtante que este raio não seja inferior a 805 metros, salvo com consentimento do Ministerio do Commercio.

Com auctorisação do Ministerio do Commercio poderá a Companhia construir um tunnel não indicado na planta em logar de um córte, ou um viaducto em logar de um aterro.

Desvio lateral

Art. 15. A Companhia poderá afastar-se do traçado indicado nas plantas até aos limites de desvio indicado nessas mesmas plantas. Na passagem pelas cidades, villas ou terrenos edifica-

dos de uma maneira continua, o maximo será de 9,^m14; em quaesquer outros logares será de 91,^m43.

Entretanto, com este desvio, a estrada de ferro não poderá atravessar propriedades de uma pessoa (proprietario, locatario, ou occupante), cujo nome não figure no livro de referencia, sem ter obtido o consentimento dessa pessoa, salvo si a omissão do nome dessa pessoa provier de erro, e si este erro tiver sido certificado nas condições previstas nos artigos precedentes.

Obras que serão executadas

Art. 16. Guardadas as disposições e restricções da presente lei e da de concessão ou outra incorporada nesta, a Companhia poderá executar as obras abaixo indicadas para construcção das estradas de ferro e dependencias.

Ella poderá fazer ou construir dentro, sobre, através ou por baixo de qualquer terreno, rua, montanha, valle, estrada ordinaria ou de ferro, tramway, rio, canal, ribeira ou outros cursos de agua nos limites indicados pelas plantas e livros de referencia, ou annexos modificados como foi dito, a saber: planos inclinados, tunneis, aterros, aqueductos, pontes, estradas, caminhos, veredas, canalizações, tubos de drenagem, pilares, arcadas, córtes e cercas, as quaes julgar util construir temporariamente ou de um modo permanente.

Ella poderá modificar o curso de qualquer rio não navegavel, ribeira, corrego ou braço não navegavel de um rio navegavel, para a construcção e conservação dos tunneis, pontes, caminhos ou outras obras situadas acima ou abaixo, desviar ou mudar temporariamente ou de um modo permanente os cursos desses rios ou ribeiras, as ruas, estradas ou caminhos, elevar ou abaixar o nivel desses rios ou ribeiras, ruas, estradas ou caminhos, de modo que sejam os mesmos dirigidos por cima, por baixo ou ao lado da estrada de ferro, como julgar util.

Ella poderá estabelecer tubos de drenagem, canalizações, por baixo, através ou por cima dos terrenos contiguos á estrada de ferro, para desviar ou conduzir as aguas.

Poderá edificar ou construir casas, armazens, escriptorios, e outros edificios, pateos, estações, depositos, machinas e apparatus e outras obras e accessorios que julgar util.

Poderá de tempos a tempos modificar, reparar ou supprimir toda ou parte de obras acima designadas, e substitui-las por outras.

Finalmente poderá executar todos os trabalhos necessarios para a construcção, conservação, modificação, melhoramento ou exploração da estrada de ferro.

Comtante que exercendo os poderes que assim lhe são conferidos, a Companhia cause o menor numero possivel de prejuizos, e indemnize plenamente de accordo com a lei, todas as partes interessadas de todos os danos resultantes da execução dos trabalhos indicados acima.

Prohibidas sem consentimento especial as obras á beira mar, etc.

Art. 17. A' beira do mar, ou ao longo de enseada, bahia, braço de mar, ou rio navegavel communicando com o mar, na parte em que se fizer sentir o fluxo e refluxo dos mares, a Companhia não poderá fazer construcção; nem estabelecer uma estrada de ferro ou ponte sobre uma bahia, enseada, braço de mar, ou rio navegavel na parte acima indicada, sem o consentimento prévio do Ministerio do Commercio (1), sendo dito consentimento dado por escripto, e sómente de accordo com as plantas, restricções e regras impostas e approvadas pela mesma auctoridade.

Uma vez construidas não poderão estas obras ser modificadas ou mudadas sem a mesma approvação, e caso seja alguma das obras acima indicadas começada ou acabada contrariamente ás disposições desta lei, os funcionarios acima indicados poderão fazer destruí-la ou removê-la, restabelecendo o local no estado primitivo á custa da Companhia. A importancia das despesas será cobrada segundo as regras adoptadas para cobrar as multas em que incorrer a Companhia.

Alteração de cursos d'agua, canalizações, etc.

Art. 18. Para construir a estrada de ferro a Companhia poderá elevar, abaixar ou mudar a posição dos cursos d'agua, canalizações d'agua ou de gaz, servindo as casas contiguas á estrada de ferro, bem como os tubos principaes ou accessorios assentados por uma Companhia para servir essas casas. Ella poderá remover os outros obstaculos que encontrar causando a menor quantidade de estragos e prejuizos que puder, e executando os trabalhos sob a direcção da Companhia proprietaria da canalização ou dos commissarios ou agentes encarregados do serviço de calçamento, dos exgottos, das estradas, ruas, caminhos e outros logares publicos na parochia ou districto, si julgar essa Companhia ou esses agentes ser conveniente intervir, com aviso prévio de 48 horas pelo menos.

A Companhia não poderá modificar canalização, sem collocar outras

Art. 19. Com a condição, entretanto, de que a Companhia não embarace ou não desloque as canalizações principaes (diversas das de um serviço particular), syphões, torneiras ou outros objectos pertencentes a uma Companhia ou Sociedade, e nada faça que possa impedir a passagem da agua ou do gaz nessas canali-

(1) Auctoridade competente actual.

zações, antes de ter restabelecido á sua custa, substituindo pelas que supprimir, outras obras analogas promptas para servir, tão proximas quanto possivel das que tiverem sido retiradas, e acceitas pelo engenheiro ou inspector da Companhia do Gaz ou das aguas, e em caso de desaccordo entre este agente e a Companhia de estrada de ferro, nas condições fixadas por um juiz.

Assentamentos de tubos

Art. 20. Nenhum tubo a Companhia poderá assentar em condições contrarias ás prescriptas pelas leis do Parlamento relativas ás Companhias ou Sociedades das aguas ou do gaz. Na execução desses trabalhos, não poderá abaixar nenhuma estrada, sem deixar pelo menos 0^m,45 entre o seu solo e os tubos.

Indemnização por damno causado

Art. 21. A Companhia deverá pagar uma indemnização sufficiente para cobrir todos os prejuizos causados ás Companhias ou Sociedades das aguas ou do gaz, pela perturbação trazida ao gozo de sua propriedade, e indemnizar completamente todas as partes em razão das perdas e danos soffridos em consequencia do deslocamento dos tubos, canalizações ou obras das Companhias ou Sociedades do gaz ou das aguas, ou dos embaraços trazidos ao serviço das aguas para os particulares.

Crusamento de canalizações

Art. 22. Si fôr necessario construir a estrada de ferro por cima dos conductores principaes de uma Companhia ou Sociedade do gaz ou das aguas, a Companhia da Estrada de ferro deverá construir e conservar á sua custa um bom aqueducto que torne facil o accesso dos tubos em caso de reparações a executar.

Penalidade por interrupção do serviço das aguas ou do gaz

Art. 23. Si a Companhia interromper o serviço das aguas ou do gaz em consequencia da execução dos trabalhos de que se fallou, será passivel de uma multa de 20 libras para cada dia de interrupção. O producto dessa multa será destinado aos pobres da parochia em cujo territorio se produziu o facto. As quantias serão distribuidas pelos agentes da Administração dos pobres.

*Penalidade por impedimento à construcção da
estrada de ferro*

Art. 24. Toda pessoa que voluntariamente impedir os agentes da Companhia, no exercicio dos direitos que lhes pertencem legalmente, tirando ou mudando estacas e piques collocados no terreno para marcar o traçado, ou que prejudicar ou destruir outros signaes collocados para o mesmo fim, será passivel para cada caso de uma multa de 5 libras....

Art. 25 a 29. *O final do artigo 24 e os arts. 25 a 29 tratam de caso especial para a Irlanda, com relação á drenagem das terras, conferindo aos commissarios da drenagem attribuições para decidir sobre as obras necessarias para a drenagem, e canalizações de aguas para manufacturas.*

Ocupação temporaria dos terrenos

Ocupação temporaria de estradas particulares

Art. 30. De accordo com as disposições da presente lei e da de concessão, em qualquer época antes de terminar o praso fixado para completa conclusão da estrada de ferro, poderá a Companhia passar sobre qualquer estrada particular existente, coberta de cascalhos, pedras ou outros materiaes duros (excepto sobre as avenidas ou ruas plantadas de arvores, com caracter de ornamento e sobre os caminhos de acesso ás casas particulares), situada nos limites indicados e por falta de indicação, afastada de menos de 458 metros do centro da via-ferrea, como estiver indicada na planta.

Não obstante, antes de usar desta faculdade, a Companhia deverá prevenir, com antecedencia de pelo menos tres semanas, os proprietarios ou locatarios da estrada ou dos terrenos que ella atravessar, indicando o objecto e a duração da occupação temporaria.

A Companhia deverá pagar aos proprietarios ou locatarios da estrada ou dos terrenos que ella atravessar uma indemnização em dinheiro paga de uma vez, ou por prestações semestraes fixadas de commum accordo. Em falta de accordo, a somma será fixada por dous juizes de paz, na fórma prescripta pelos *Lands Clauses Consolidation act.*, para as indemnizações inferiores a 50 libras.

*Os proprietarios podem impedir a occupação de
outras estradas*

Art. 31. Os proprietarios ou locatarios dessas estradas e dos terrenos que atravessarem, poderão, dentro dos 10 dias que se

seguirem ao recebimento do aviso prescripto no artigo precedente, notificar por escripto á Companhia que se oppõem a que ella se sirvá de sua estrada, pela razão de poder ser empregada de preferencia uma outra estrada particular ou uma rua publica, de que a Companhia se possa servir legalmente.

Neste caso proceder-se-á como se diz abaixo, a respeito das occupações temporarias dos terrenos para os quaes a Companhia deva manifestar sua intenção com antecedencia de tres semanas, e, como si, nessas disposições, a palavra *terreno* fosse substituida pela palavra *estrada*.

Occupação temporaria-de terrenos

Art. 32. De conformidade com as disposições da presente lei e do acto de concessão, a Companhia poderá, em qualquer tempo e antes de expirar o praso fixado para completa conclusão da estrada de ferro, sem ser obrigada a fazer qualquer pagamento, offerecimento ou deposito prévio, penetrar em terreno situado nos limites indicados pela lei de concessão. Si esta lei não fixar a este respeito nenhum limite, este será de 182 metros a partir do centro da linha indicada nas plantas.

Entretanto, a Companhia não poderá penetrar nos jardins, pomares ou plantações contiguas ás habitações, ou dellas dependentes, nem nos parques, passeios plantados, avenidas ou terrenos ajardinados, nem nos terrenos afastados da casa de habitação de uma distancia menor que a fixada pela lei de concessão. Si esta lei não fixar nada a respeito, esta distancia será de 448 metros.

A Companhia poderá occupar esses terrenos por todo o tempo necessario para a construcção ou conservação da estrada de ferro ou das obras accessorias abaixo designadas. Ella poderá se servir desses terrenos para os objectos seguintes:

Tirar terra por meio de córtes;

Depositar entulhos:

Extrahir o necessario á construcção da estrada de ferro e e das obras abaixo indicadas;

Construir estradas parallelas ou perpendiculares á estrada de ferro.

No exercicio dos poderes que lhe são assim conferidos, a Companhia poderá depositar e trabalhar nos materiaes necessarios á construcção da estrada de ferro, extrahir do sólo argilla, pedras, cascalho, areia ou outros materiaes que ahi possam achar-se e que possam servir para a construcção da estrada de ferro ou das estradas de que se fallou acima. Ella poderá estabelecer officinas, telheiros e outras construcções temporarias.

Entretanto, nenhuma disposição da presente lei eximirá a Companhia das acções por damnos de qualquer natureza que puder causar, no exercício dos poderes que lhe são conferidos, ás terras ou casas das pessoas que não sejam os proprietarios dos proprios terrenos occupados.

Entretanto, ainda, a Companhia de estrada de ferro não poderá occupar no todo ou em parte, nenhuma pedreira ou usina de ardósia, de terra para tijolos ou outro terreno semelhante, que se achar em exploração por occasião de votar-se a lei de concessão.

Aviso prévio para taes occupações

Art. 33. Si os terrenos fôrem empregados como logar de deposito de materiaes, ou excavações para extracção de terras ou materiaes uteis para a construcção da estrada de ferro, deverá a Companhia antes de penetrar nelles (salvo caso de accidente que exija reparações immediatas) prevenir com antecedencia de tres semanas aos proprietarios ou locatarios de taes terrenos a intenção que tiver de penetrar nelles para esse fim.

Si esses terrenos fôrem empregados para algum dos outros fins indicados, a Companhia deverá dar aviso com dez dias de antecedencia, salvo no caso previsto acima.

Os avisos feitos pela Companhia deverão reproduzir a substancia das disposições que seguem relativamente aos direitos que têm os proprietarios, ou locatarios quer de forçar a Companhia a comprar os seus terrenos, quer de obter uma indemnização em consequencia da occupação temporaria, segundo os casos.

Serviço de notificação aos proprietarios

Art. 34. O aviso supradito será entregue pessoalmente aos proprietarios ou locatarios, ou deixados no logar de sua ultima residencia. Si esta residencia fôr desconhecida, ou si elles se acharem fóra do Reino Unido e não puderem ser descobertos depois de um inquerito rigoroso, o aviso será entregue a quem occupar o terreno, e si o terreno não fôr occupado este aviso será affixado em logar visivel no proprio terreno.

Os proprietarios podem impedir a occupação de outras terras

Art. 35. Em todos os casos em que a lei obrigar a dar o aviso com antecedencia de tres semanas, o proprietario ou locatario do terreno poderá dentro dos dez dias que se seguirem

ao do recebimento do aviso, notificar por escripto á Companhia que se oppõe a que ella se sirva das suas terras, quer pela razão de que todas ou parte dessas terras ou dos materiaes que contiverem lhe serão necessarios para goso das terras contiguas que possuir, quer porque outros terrenos contiguos serão mais proprios para o uso que a Companhia quizer fazer.

No caso em que se der esta opposição, proceder-se-á da maneira seguinte :

A justiça pôde impedir a occupação de terrenos e materiaes

Art. 36. Si a opposição fundar-se na razão de que toda ou parte dos terrenos ou os materiaes que contiverem, que a Companhia quizer occupar, é indispensavel ao proprietario para o goso dos terrenos contiguos que lhe pertencerem, poderá qualquer juiz de paz, a pedido desse proprietario, intimar a Companhia a comparecer perante dous juizes de paz, em dia e hora marcados, dentro do prazo dos vinte e um dias que se seguirem á expedição do aviso ao proprietario.

Em presença da Companhia, ou na sua ausencia, provado devidamente que lhe foi feita a intimação, os juizes de paz poderão legalmente examinar os motivos da opposição. Si julgarem que todos ou parte dos terrenos ou dos materiaes que contiverem, são indispensaveis ao proprietario para o goso dos terrenos contiguos que possuir, e que não podem por consequencia ser occupados ou tomados pela Companhia, darão por escripto uma ordem determinando que todo ou parte dos terrenos ou materiaes especificados não poderão ser occupados pela Companhia.

Notificada esta ordem á Companhia, não poderá esta tomar ou occupar nem os terrenos, nem os materiaes especificados, salvo si obtiver consentimento do proprietario por escripto.

A justiça pôde mandar occupar outras terras

Art. 37. Si basear-se a opposição em que outros terrenos adjacentes aos que a Companhia quizer occupar são sufficientes e convem melhor ao objecto proposto, e si a Companhia recusar occupar, esses terrenos em logar dos que lhe são regados, qualquer juiz de paz poderá, a pedido do proprietario ou locatario interessado, intimar a Companhia e os proprietarios ou locatarios desses outros terrenos, a comparecer perante dous juizes de paz, em logar e hora marcados, dentro do praso maximo de quatorze dias, a datar do pedido, ou de sete dias a datar da intimação.

Em presença das partes, ou na ausencia si tiverem sido devidamente convocados, os juizes de paz decidirão summariamente quaes são os terrenos que a Companhia poderá occupar, e darão á Companhia á auctorisação necessaria.

Intimação a outros proprietarios

Art. 38. Si julgarem os juizes, depois de inquerito, no caso previsto no artigo antecedente, que os terrenos de um proprietario que não foi citado, são sufficientes em quantidades, e se acham nos limites legaes; e que elles convêm melhor do que os dos proprietarios citados, poderão adiar sua decisão, e citar os proprietarios que o não foram nos prazos fixados no artigo 37. Em presença das partes ou na ausencia, devidamente convocadas, elles decidirão quaes os terrenos a occupar e darão á Companhia a auctorisacão necessaria.

Prestação de caução por parte da Companhia

Art. 39. Antes de penetrar em virtude das disposições precedentes, nos terrenos empregados para deposito de excavações ou para extracção de terras ou outros materiaes, ou para construcção de caminhos, deverá a Companhia, á requisicão do proprietario ou locatario, e pelo menos sete dias antes do prazo fixado pelo aviso de tomada de posse, fornecer duas cauções sufficientes, acceitas por um juiz de paz em caso de desaccordo, nas quaes se obrigarão a pagar á parte até ao maximo da somma fixada amigavelmente, ou em caso de desaccôrdo por um juiz de paz, como indemnizacão de danos que ella poderá obter como se dirá.

Demarcação e fechamento prévios dos terrenos a occupar

Art. 40. Antes de entrar na posse dos terrenos para um dos fins acima previstos, deverá a Companhia, si o requerer o proprietario ou locatario, estabelecer entre esses terrenos e os adjacentes fechamento sufficiente com as portas que fõrem reclamadas. Ella deverá collocar tambem cercas e portas nas estradas particulares de que fizer uso, sempre que fõr isso preciso para impedir que se escape o gado.

Em caso de contestacão com os proprietarios, sobre a necessidade dessas portas ou cercas, a Companhia deverá estabelecer as que lhe fõrem indicadas por dous juizes de paz, a pedido dos proprietarios, na fórmula precedentemente indicada.

Regra a seguir pela Companhia

Art. 41. Si em virtude da presente lei ou do acto de concessão a Companhia extrahir de um terreno materiaes para a construcção ou conservacão da estrada de ferro ou das obras accessorias, ella deverá se conformar com as indicações do agente ou do representante do proprietario. Em caso de desaccordo de-

cidará um juiz de paz, a pedido de uma das partes, sendo devidamente intimada a outra.

Os proprietarios podem obrigar a compra de terras

Art. 42. Todas as vezes que uma Companhia occupar terrenos para nelle depositar productos de excavações, ou extrahir delle materiaes necessarios para a construcção ou conservação da estrada de ferro, os proprietarios locatarios ou partes interessadas indicadas pelo *Lands Clauses Consolidation act* poderão em qualquer época, emquanto durar a occupação, mas antes de ter recebido por isso qualquer indemnização, intimar por escripto a Companhia a adquirir esses terrenos e os direitos ligados a elles. A intimação indicará as particularidades dos direitos de cada um sobre os terrenos e a importancia pedida.

A Companhia será obrigada a adquirir esses terrenos e os direitos ligados a elles, pertencentes ás partes que tiverem feito a intimação.

Indemnização pela occupação temporaria

Art. 43. Em todos os casos que acabam de ser previstos, em que a Companhia não seja intimada a comprar os terrenos, e em todos os outros casos de occupações temporarias em virtude da presente ou da lei de concessão, deverá a Companhia no prazo de um mez a partir do começo da occupação e si lhe fôr pedido pagar á pessoa que desfructar os terrenos o valor das colheitas e sementeiras, e bem assim uma indemnização em consequencia do prejuizo temporario resultante da occupação.

A Companhia pagará igualmente ao proprietario, de seis em seis mezes, ao proprietario ou locatario, conforme o caso, uma somma que será fixada em falta de accordo por dois juizes de paz. Seis mezes depois que a occupação tiver cessado, e seis mezes no maximo, depois da epoca fixada para conclusão das obras, a Companhia deverá pagar ao proprietario ou locatario, ou depositar em um Banco, em proveito dos que tiverem direito, uma somma como indemnização por perdas, danos e estragos permanentes ou temporarios causados á propriedade, comprehendido nisso o valor integral da argilla, das pedras, cascalho, areia e outros materiaes estrahidos.

Modo de fazer as indemnizações

Art. 44. A importancia e partilha das indemnizações pagas pela Companhia em todos os casos, serão fixadas conforme as disposições do *Lands Clauses Consolidation act*. relativos aos casos de desapropriações.

Terrenos para obras que accrescerem

Art. 45. E fica estabelecido que além das terras que estiver auctorizada a desapropriar em virtude da presente lei ou da de concessão, a Companhia poderá comprar amigavelmente qualquer terreno adjacente ou proximo da estrada de ferro, nos limites do numero de acres fixade pelas necessidades extraordinarias, para algum dos fins abaixo indicados :

Para estabelecer novas estações, pateos, armazens ou logares para commodidade dos passageiros, para receber, armazenar, carregar ou descarregar mercadorias ou gado a transportar, para assentar guindastes, balanças, escriptorios, depositos e outras edificações e accessorios.

Para construir estradas ou caminhos de accesso, ou outro objecto necessario ou util para a construcção ou trafego da estrada de ferro.

Cruzamento das estradas

Cruzamento de estrada

Art. 46. Quando a estrada de ferro dever atravessar uma estrada publica, a Companhia estabelecerá uma ponte, por cima ou por baixo dessa estrada, nas condições de altura, largura e accesso prescriptos pela presente lei ou pelo acto de concessão, e si esse acto não dispuzer de outro modo.

Esta ponte, bem como as entradas e accessorios, será construida e conservada pela Companhia. Entretanto a Companhia com auctorisação de dois juizes de paz, poderá cruzar em nivel qualquer outro caminho que não seja uma estrada publica para carros.

Cruzamentos de nivel

Art. 47. Quando a estrada de ferro atravessar em nivel uma estrada publica, a Companhia deverá construir e conservar cancellas sufficientes para cada lado, com guardas encarregados de abri-las e fechal-as. Essas cancellas serão conservadas constantemente fechadas, salvo no momento em que tiverem de atravessar a linhas cavallos, gado, carroças e carros. Ellas serão estabelecidas de maneira que fechem absolutamente a linha ferrea, afim de que os cavallos e o gado, não possam penetrar nella. Os guardas deverão fechal-as assim que os cavallos, gado, carroças, carros tiverem atravessado, sob pena de multa de 2 libras por cada contravenção.

Não obstante poderá o Ministerio do Commercio, si o julgar util, resolver que as portas sejam fechadas por dentro da linha

e neste caso, ellas deverão estar constantemente fechadas, salvo no momento das passagens das machinas ou dos trens, sob a mesma pena indicada acima.

Cruzamento de estradas de barreiras (1) perto de estações

Art. 48. Nos pontos em que uma estrada de ferro atravessar em nível uma estrada de barreiras, proximo de uma estação, todos os trens deverão reduzir a velocidade de marcha a 6400 metros por hora, devendo a Companhia submeter-se a este respeito aos regulamentos que expedir o Ministerio do Commercio.

Passagens inferiores

Art. 49. Salvo disposição contraria da lei de concessão toda ponte sobre que uma estrada de ferro cruzar uma estrada, será construida nas condições seguintes :

O vão (*width of the arch*) terá pelo menos 10,^m60 sobre as estradas de barreiras, 7,^m60 sobre as estradas publicas e 3,^m65 sobre as estradas particulares.

A altura livre acima do terreno (*the clear height of the arch*) será de 4,^m86 sobre uma largura de 3,^m65 para as estradas de barreiras, de 4,^m56 sobre uma largura de 3,^m04 para as estradas publicas, devendo em todos os casos ficarem as impostas do arco 3,^m65 acima do terreno. Para as estradas particulares a altura será de 4,^m25 sobre uma largura de 2,^m76.

A declividade da estrada que passar por baixo das pontes não excederá de 0,3 por 9 metros para as estradas de barreiras, 0,^m3 por 6 metros para as estradas publicas, 0,^m3 por 4,^m8 para as estradas privadas. Si a estrada fôr uma estrada de ferro ou um tramway, a declividade não excederá os limites fixados pela lei; si nenhum limite fôr fixado, não poderá exceder os limites existentes na occasião da votação desta lei (de concessão).

Passagens superiores

Art. 50. Toda ponte sobre a qual uma estrada cruzar uma estrada de ferro, será construida nas condições seguintes, salvo disposição especial, contida na lei de concessão :

Haverá de cada lado um parapeito sufficiente, com altura de 1,^m20 pelo menos sobre a propria ponte, e de 0,^m91 nas estradas.

(1) Turnpike-road — Route à péages.

A estrada deverá ter sobre a ponte, entre os parapeitos, 10,^m60 si fôr uma estrada de barreiras, 7,^m55 si fôr uma estrada publica, e 2,^m60 si fôr uma estrada particular.

A declividade de accesso não terá mais de 0,^m3 por 9 metros si fôr uma estrada de barreiras, 0,^m30 por 6 metros si fôr uma estrada publica, e 0,^m30 por 4,^m8 si uma estrada particular.

Por cima das estradas de ferro ou tramways, a declividade não excederá o maximo fixado pela lei de concessão; e si esta nada disser a respeito, ella não deverá exceder a declividade na occasião de votar-se essa lei.

Largura de pontes

Art. 51. Entretanto, quando a largura média da estrada sobre os 44 metros que seguirem ou precederem a passagem, fôr menor do que a fixada pela presente lei, as pontes só deverão ter a largura dessas estradas, com a condição de que essa largura não poderá ser inferior a 6 metros sobre uma estrada de barreiras ou publica.

Si posteriormente á construcção da ponte, a estrada fôr alargada, a Companhia deverá alargar, á sua custa, igualmente a ponte, segundo as indicações dos agentes do serviço das estradas publicas, mas nos limites do maximo fixado pela lei.

Declividade das estradas

Art. 52. Entretanto, tambem, quando a declividade media de uma estrada sobre 228 metros a partir do ponto em que a estrada de ferro a atravessar, ou si a declividade média da parte da estrada a modificar ou a rectificar fôr maior do que a prescripta pela presente lei, a Companhia poderá fazer passar a estrada por cima ou por baixo da via ferrea, ou construir uma nova estrada cuja declividade não excederá á da estrada supprimida ou rectificada.

Substituição de estradas

Art. 53. Si para exercer os poderes conferidos por esta lei ou pela de concessão, fôr necessario, atravessar, cortar, elevar, abaixar ou tomar uma parte de uma estrada qualquer, para carros, para cavallos, tramway, estradas de ferro, estrada publica ou particular, ficando a mesma inaproveitavel, perigosa ou muito incommoda para os viajantes e para os carros, ou para aquelles que tiverem o direito de servir-se della, deverá a Companhia construir préviamente uma outra estrada que conservará á sua custa, em estado tão satisfactorio, como o da antiga estrada.

Penalidade pela não substituição

Art. 54. Si a Companhia não construir uma nova estrada como se acaba de dizer, antes de tocar na antiga, será passivel da multa de 20 libras por cada dia, durante o qual essa estrada não fôr feita, a contar do momento da tomada de posse da antiga estrada. Esta multa será paga aos agentes do serviço das estradas publicas, e applicada á conservação, si fôr uma estrada publica.

Si fôr uma estrada particular, a multa será paga ao proprietario; ella será cobrada com as custas perante um dos tribunaes superiores.

Indemnização por interrupção

Art. 55. Quando um terceiro com direito ao uso da estrada interrompida, tiver qualquer prejuizo em consequencia da interrupção, antes de ser construida a nova estrada, poderá cobrar indemnização com as custas perante um dos tribunaes superiores, tenha ou não intentado uma acção para pagamento da multa acima indicada, e sem prejuizo do direito que tiverem os outros interessados de proceder judicialmente para applicação dessa penalidade.

Praso para restabelecimento de estradas

Art. 56. Si a estrada interrompida puder ser restabelecida sem embaraço para a construcção e trafego da estrada de ferro, ella será posta no estado em que se achava, na occasião em que a Companhia tocou nella, si isso fôr possivel. Si a estrada não puder ser restabelecida sem embaraçar a construcção e o trafego da estrada de ferro, a Companhia estabelecerá a estrada substitutiva em condições identicas, sempre que isso fôr possivel.

A estrada antiga será restabelecida, ou, conforme o caso, a nova estrada substitutiva será construida dentro dos prazos seguintes a contar do dia em que a estrada tiver sido interrompida, salvo si os agentes das estradas publicas concederem por escripto prazos maiores, a saber: tratando-se de uma estrada de barreiras, o praso de seis mezes, sendo uma estrada ordinaria, o praso de um anno.

Penalidade por não restabelecimento

Art. 57. Si a estrada não ficar restabelecida, ou si a estrada que deva substitui-la não ficar acabada no praso fixado pela presente ou pela de concessão, a companhia será passivel de uma multa de indemnização no valor de 5 libras por dia, a

contar da data da expiração do praso legal, em favor dos agentes encarregados da administração dessa estrada. Os juizes que pronunciarem a condemnação, poderão ordenar que toda ou parte desta somma seja empregada em executar o trabalho necessario.

Conservação de estradas pela Companhia

Art. 58. Quando a Companhia se servir de uma estrada qualquer para a construcção de estradas de ferro, deverá de tempos a tempos reparar todos os estragos resultantes.

As questões relativas á responsabilidade da Companhia, e ás reparações que dever executar, serão resolvidas por dois juizes de paz que decidirão quaes são as reparações a cargo da Companhia, e em que praso deverão ser feitas, podendo, em caso de não execução, impôr multa cujo maximo é fixado em 5 libras por dia.

A importancia da multa será paga ao agente encarregado da estrada, si fôr uma estrada publica, e empregada na conservação; será entregue ao proprietario si fôr uma estrada particular.

Entretanto, quando se tractar de uma estrada de barreiras, os magistrados levarão as sommas pagas á conta de pagamentos a titulo de portagem.

Como se procede para estabelecer uma passagem de nivel

Art. 59. Quando a Companhia quizer obter o consentimento de dous juizes de paz para estabelecer uma passagem de nivel, como se disse acima, sobre uma estrada qualquer que não seja uma estrada publica de carros, deverá, 14 dias pelo menos, antes da reunião das *petty sessions* (1) durante as quaes será feito o pedido, annuncial-o em um jornal do condado, e por meio de editaes collocados na porta da igreja principal da parochia sobre o territorio onde deva ser estabelecida a passagem, e si não houver igreja, no logar habitual dos editaes.

Si dous ou mais juizes de paz reunidos em *petty sessions* depois de dada publicidade ao projecto, julgarem que pôde a Companhia, sem inconveniente para a segurança e commodidade do publico, atravessar a estrada por meio de uma passagem de nivel, poderão conceder á Companhia a auctorisação pedida.

Appellação para sessões trimestraes

Art. 60. Toda pessoa que fôr prejudicada com a decisão assim realzada, poderá appellar para as sessões trimestraes do

(1) *PETTY SESSIONS* — a court of summary jurisdiction held by one or more justices of the peace.

condado ou do logar da circumscripção, nas condições abaixo indicadas para os casos de appellação em materia de multa.

Os juizes de paz reunidos em sessão trimestral poderão depois de ouvir o queixoso, confirmar ou annullar a decisão ou decidir que o cruzamento da estrada de ferro se fará nas condições que julgarem convenientes, e repartir o pagamento das custas como acharem razoavel.

Accesso e fechamento nos cruzamentos

Art. 61. Si a estrada de ferro atravessar uma estrada qualquer que não seja uma estrada publica de carros, cruzando em nivel, a Companhia fará, e conservará á sua custa, os trabalhos necessarios para as cercas e accesso. Si fôr uma estrada destinada ao gado, ella estabelecerá e conservará bôas e sufficientes cercas. Si fôr uma estrada para pedestres, collocará bôas e sufficientes portas ou cancellas de cada lado da estrada de ferro.

Esses trabalhos poderão ser ordenados pela justiça

Art. 62. Si nas passagens de nivel não estabelecer accesso conveniente, cercas, portas, etc., que fôr obrigada a collocar, poderão dous juizes de paz, a pedido dos agentes encarregados da administração da estrada ou de dous proprietarios da parochia ou do districto, e avisada a Companhia pelo menos 10 dias antes, ordenar á Companhia que estabeleça os accessos, cercas, portas, etc., nos prazos que fixarem.

Por falta de execução dessa ordem a Companhia será passivel de uma multa de 5 libras por dia de atrazo, podendo os juizes que impuzerem a multa ordenar que todo ou parte do dinheiro seja empregado em executar os trabalhos, cuja falta tiver motivado a condemnação da Companhia.

Obras especiaes para isolar a estrada

Art. 63. Si os commissarios ou agentes de uma estrada de barreiras, ou o guarda de uma estrada, tiverem receio de que os cavallos das pessoas que passarem sejam assustados pelas locomotivas ou wagons circulando nas estradas de ferro, poderão dirigir-se ao Ministerio do Commercio, prevenindo a Companhia com antecedencia de 14 dias. Si a Administração julgar que o perigo pôde ser supprimido ou diminuido com a construcção de um muro, ao lado da estrada, poderá indicar os trabalhos a executar para supprimir ou diminuir esse perigo, e intimar a Companhia a executar-os em um praso determinado, a partir da data do recebimento do aviso.

Penalidade pela não construcção dessas obras

Art. 64. Quando a Companhia assim tiver sido intimada a construir um muro, deverá concluir o trabalho no praso fixado pela Administração; sinão o fizer deverá pagar aos commissarios, agentes, guardas, etc., 5 libras de multa por dia de atrazo, a datar do termo de dito praso. Os juizes de paz, que impuzerem essa multa, poderão ordenar que toda ou parte da importancia seja empregada em executar os trabalhos, cuja inexecução tiver dado logar á multa.

A justiça pôde ordenar o concerto das pontes

Art. 65. Quando em virtude da presente lei ou da de concessão, a Companhia fôr obrigada a conservar uma ponte, cerca, porta ou outro trabalho feito por ella, e si houver queixa de algum guarda ou de dous proprietarios da parochia ou do districto sobre conservação inconveniente da obra, poderão dous juizes de paz ordenar á Companhia pôr as cousas em ordem no praso que fixarem, depois de dado aviso com antecedencia de 10 dias. Si a Companhia não se conformar com essa ordem, será condemnada a pagar uma multa de 5 libras por dia de atrazo, e os juizes de paz, que tiverem imposto a multa, poderão ordenar que toda ou parte da importancia, seja empregada em fazer as reparações necessarias, do modo e pelas pessoas que designarem.

Modificação forçada de estradas, pontes, etc.

Art. 66. Attendendo a que é muitas vezes possivel evitar despesas e satisfazer ao interesse publico, dirigindo-se ao Ministerio do Commercio a respeito de obras d'arte necessarias, nos casos em que é impossivel conformar-se estritamente com as disposições da presente lei e da de concessão, ou que pelo menos essas disposições causem difficuldades á Companhia sem vantagem para o publico, fica estabelecido que, no caso em que se apresentar alguma difficuldade relativamente á construcção, modificação ou restauração de uma ponte, de uma estrada, ou outra obra d'arte prescripta pela presente lei ou pela de concessão, entre a Companhia e os commissarios, guardas ou outras pessoas encarregadas do serviço, ou legalmente auctorizadas a exigir a construcção dessas estradas, pontes ou trabalhos, cada uma das partes poderá se dirigir ao Ministerio do Commercio, prevenindo a outra por escripto, com 14 dias de antecedencia, para o fim de lhe pedir que resolva sobre o modo como será construida, modificada ou reparada a ponte, estrada ou outra obra.

O Ministerio do Commercio poderá decidir sobre esse ponto quando o julgar conveniente, e auctorisar por escripto, o meio de concertos ou construir a estrada, ponte ou outra obra, o qual lhe pareça corresponder ás exigencias desta lei ou da de concessão, que dê ao publico facilidades iguaes ou superiores. Quando o Ministerio do Commercio tiver dado essa decisão, o trabalho será executado nos termos prescriptos, e será considerado como feito de accordo com as disposições da presente lei e da de concessão. Entretanto, o Ministerio do Commercio não poderá tomar essa decisão, sinão depois de ter verificado que ella em nada prejudicará os interesses e direitos actuaes dos terceiros.

Authenticação de certificados do Ministerio do Commercio

Art. 67. Fica estabelecido que todos os regulamentos, certificados, avisos e outros documentos escriptos emanados do Ministerio do Commercio, e assignados por um agente desta administração designado para este fim, serão considerados feitos e dados pelo Ministerio do Commercio, para execução desta lei ou da de concessão, sem que seja preciso provar a auctoridade da pessoa que tiver assignado, nem a authenticidade da assignatura, as quaes serão admittidas até prova em contrario.

Esses documentos, depositados em um dos principaes escriptorios da Companhia, ou enviados pelo Correio ao seu Secretario, serão considerados entregues á Companhia. Todos os avisos e outros documentos dirigidos ao Ministerio do Commercio, em virtude da presente lei ou da de concessão, serão enviados, ou dirigidos pelo Correio, á séde da Administração do Ministerio do Commercio, em Londres.

Trabalhos em favor das propriedades ribeirinhas

Cancellas, pontes, etc.

Art. 68. A Companhia construirá e conservará perpetuamente, para commodidade dos proprietarios ou locatarios dos terrenos contiguos á estrada de ferro, as obras seguintes :

As portas, pontes, arcos e passagens por cima, por baixo, ao lado ou terminando na estrada de ferro, em numero sufficiente para supprimir os obstaculos causados pela estrada de ferro, nas communicações entre os terrenos que atravessar; esses trabalhos serão feitos durante ou depois da construcção de estrada de ferro, que atravessar os terrenos.

Os postes, cancellas, cercas, fossos ou outros meios de fechamento necessarios para separar os terrenos occupados pela estra-

da de ferro dos que não o fôrem, prohibir a entrada nesses terrenos, impedir o gado dos proprietarios ou dos rendeiros de sahir delles por causa de medo da estrada de ferro, por meio de portas necessarias que abram sobre esses terrenos. e não sobre a via ferrea e de todas as cancellas necessarias.

Os postes, cancellas e outros meios de fechamento, deverão ser collocados logo que a Companhia tomar posse dos terrenos si os proprietarios o exigirem, devendo as outras obras serem executadas o mais cedo possivel.

Os arcos, tunneis, boeiros ou outras passagens necessarias por cima, por baixo, ou ao lado da estrada de ferro, sufficientes para que as aguas possam escoar-se dos terrenos attingidos pela estrada de ferro, tão completamente como antes da construcção da linha, ou pelo menos tão completamente quanto possivel. Esses trabalhos serão executados ao mesmo tempo que os da construcção da estrada.

Finalmente, bebedouros convenientes para o gado toda vez que a construcção da estrada de ferro privar o gado das propriedades visinhas do accesso aos antigos bebedouros. Estes bebedouros deverão conter em qualquer tempo a mesma quantidade de agua que aquelles que substituirem. A Companhia estabelecerá todos os canaes ou tubos necessarios para levar a agua a elles.

Não obstante a Companhia não poderá ser obrigada a executar dessas obras as que possam impedir ou embarçar a construcção da estrada de ferro, nem tão pouco aquellas para cuja privação os proprietarios consistam em receber ou tiverem recebido uma indemnização.

Caso de desaccordo

Art. 69. Quaesquer divergencias que suscitarem-se relativamente á natureza ou qualidade dessas obras, ás suas dimensões e sufficiencia, ou á sua conservação, serão resolvidas por dous juizes de paz, os quaes fixarão a época em que a Companhia deverá começar a execução dessas obras.

Execução das obras pelos proprietarios

Art. 70. Si a Companhia não der começo á execução dentro dos 14 dias que se seguirem á data fixada, fixada, ou si as tendo começado, não continual-as com bastante diligencia, a propria parte prejudicada poderá executar as obras ou reparações. As despesas razoavelmente feitas serão reembolsadas pela Companhia a que tiver direito a ellas, e as divergencias que puderem suscitar-se a este respeito, serão resolvidas por dous juizes de paz.

Entretanto, nenhum proprietario ou locatario ou outra pessoa poderá impedir a circulação ou prejudicar a estrada de ferro

ou as obras que della dependerem, por tempo maior que o necessario ou por outro modo que não o indispensavelmente necessario para execução ou reparação de ditas obras.

Os proprietarios pôdem fazer obras complementares

Art. 71. Si algum dos proprietarios ou locatarios dos terrenos attingidos pela estrada de ferro, considerar que as obras executadas pela Companhia, ou ordenadas pelos juizes de paz, não são sufficientes para permittir o goso facil de suas propriedades, poderá o mesmo legalmente, em qualquer tempo e á sua custa, executar as obras complementares que julgar necessarias, as quaes serão auctorisadas pela Companhia e em caso de desaccordo por dous juizes de paz.

Fiscalização da Companhia na construcção dessas obras

Art. 72. Essas obras complementares serão executadas sob a direcção do engenheiro da Companhia, si ella o desejar, e de accordo com os planos e particularidades que o mesmo approvar. Entretanto, a Companhia não poderá exigir que os planos approvados necessitem despesa maior do que a feita pela propria Companhia para trabalhos da mesma natureza, ou que as obras sejam executadas de uma maneira mais custosa que a empregada em caso semelhante pela Companhia.

Praso para novas obras em favor dos proprietarios

Art. 73. A Companhia não poderá ser obrigada a fazer qualquer obra complementar em favor dos proprietarios ou locatarios dos terrenos contiguos á estrada de ferro, depois do periodo fixado, e no caso de não ter sido nenhum fixado, depois de um praso de cinco annos a partir da data da conclusão das obras e da abertura da linha ao publico.

Quando os proprietarios pôdem atrevesar a estrada de ferro

Art. 74. Até ao momento em que a estrada de ferro tiver construido as pontes ou outros meios de comunicação, que deva estabelecer em virtude da presente lei ou das de concessão, entre os terrenos cortados pela estrada de ferro, mas não depois dessa occasião, os proprietarios ou locatarios dessas terras, e as pessoas cujos direitos soffrerem com a ausencia de comunicação, e bem assim seus servidores, poderão livremente passar e repassar, a

todo instante, com seus carros, cavallos e outros animaes, em linha recta (e não de outro modo), atravéz da parte da estrada situada em seus terrenos, penetrando em suas terras e usando seu direito de passagem, mas não de maneira que embaracem a circulação sobre a estrada de ferro, ou que causem qualquer prejuizo.

Entretanto, si o proprietario ou locatario desses terrenos tiver entrado em accordo com a Companhia para receber uma indemnização em razão da suppressão dessas communicações, em logar de fazel-as restabelecer, não poderá atravessar a estrada de ferro, nem tambem outras pessôas.

Penalidade por deixar cancellas ou portas abertas

Art. 75. Todo aquelle que deixar de fechar uma porta collocada sobre um dos lados da estrada de ferro, para uso dos proprietarios ou locatarios dos terrenos contiguos, assim que tiver passado com seus carros, ou com o gado ou outros animaes confiados a seus cuidados, será passivel de uma multa de 2 libras para cada contravenção.

Os proprietarios pôdem construir linhas ligando-se com estradas de ferro

Art. 76. E fica estabelecido que a presente lei ou a de concessão não impedirá, quer os proprietarios ou locatarios dos terrenos contiguos á estrada de ferro, quer outras pessôas, de collocar nos seus terrenos ou nos de terceiros que consentirem, ramaes communicando com a estrada de ferro com o fim de levar wagons a, da, ou sobre estrada de ferro, nas condições e com as as restricções estipuladas na lei 5 & 6 Victoria, intitulada: lei para regulamentar as estradas de ferro e o transporte de tropas.

Deverá a Companhia, quando lhe fôr pedido, executar á custa dos proprietarios ou de outras pessôas, conforme a lei mencionada acima, os desvios necessarios para comunicação do ramal, em logar que não possam prejudicar a segurança publica, nem a estrada de ferro, ou o trafego. A Companhia não poderá cobrar taxa alguma pelo transito de viajantes, mercadorias ou outros objectos nesse ramal. Esta disposição será todavia submettida ás restricções seguintes:

Nenhum ramal desse genero poderá ser estabelecido parallelamente á estrada de ferro.

A Companhia não será obrigada a fazer communicar o ramal com suas linhas, nem nos logares que ella tiver reservado para estabelecer uma obra especial que essa comunicação possa prejudicar, nem nos planos inclinados, pontes ou tneis.

As pessôas que construirem essas estradas de ramificação ou dellas se servirem, ficarão submettidas aos regulamentos da Com-

panhia, relativos ás passagens de nivel e outros; ellas serão obrigadas a reformar as agulhas de tempos a tempos, de accordo com as melhores disposições adoptadas pela Companhia, e sob a direcção do engenheiro da dita Companhia.

Exploração das minas

Art. 77. *A Companhia não tem direito ás minas que existirem nas terras compradas, salvo comprando-as tambem.*

Art. 78. *As minas que se acharem contiguas á estrada ou nas distancias prescriptas não poderão ser exploradas si a Companhia as quizer comprar. A Companhia poderá fiscalizar a sua exploração por pessoa de sua confiança.*

Art. 79. *As minas poderão ser exploradas si a Companhia não quizer comprar-as.*

Art. 80. *Communicações das minas.*

Art. 81. *Indemnização por prejuizos causados ás minas.*

Art. 82. *Indemnização por caminho aereo ou outra obra executada necessaria para a estrada de ferro.*

Art. 83. *Poder que tem a Companhia de entrar nas minas e fiscalizar sua exploração.*

Art. 84. *Penalidade por opposição ao disposto no artigo antecedente.*

Art. 85. *Si na exploração das minas não fôrem respeitadas as disposições desta lei ou da de concessão, a Companhia poderá fazer executar ou executar á custa do proprietario, locatario ou occupante as obras que julgar necessarias*

Transportes de viajantes e mercadorias

A Companhia poderá empregar locomotivas, etc.

Art. 86. *A Companhia poderá empregar locomotivas ou outra força motora, e bem assim carros ou wagons puxados por esse meio. Ella poderá transportar os viajantes ou mercadorias, que lhe fôrem apresentadas, e receber em troca os preços razoaveis que fixar, nos limites do maximo fixado pela lei de concessão.*

A Companhia pôde fazer contractos com outras

Art. 87. *De tempos a tempos, poderá a Companhia entrar em accordo com qualquer outra Companhia proprietaria ou locataria de uma estrada de ferro, para deixar passar sobre ou ao longo das estradas que lhes fôrem concedidas por uma lei, as machinas, wagons ou outros carros da outra Companhia, ou para fazer passar suas machinas, wagons ou outros carros sobre as*

linhas da outra Companhia, mediante os preços, condições e restricções fixados de *commun accord*.

Para esse fim as Companhias poderão fazer convenções para partilha das receitas arrecadadas nas respectivas linhas.

Esses contractos não attingirão terceiros

Art. 88. Entretanto nenhuma das convenções de que se fala acima poderá modificar, attingir, augmentar ou diminuir as tarifas que as Companhias fôrem respectivamente auctorisadas a cobrar de qualquer pessoa ou outra Companhia; mas qualquer outra pessoa ou Companhia poderá, não obstante a convenção gosar de ditas estradas de ferro, nos mesmos termos, sob as mesmas condições, e mediante os mesmos preços, que sinão existisse a convenção.

A Companhia não terá maior responsabilidade que os commissarios de transporte commun

Artigo 89. Nenhuma disposição da presente lei ou da de concessão terá por effeito estender a responsabilidade além ou a outros casos, que não aquelles em que, segando as leis do reino, os proprietarios de diligencias e empresarios de transporte são responsaveis; nem augmentar ou diminuir pró ou contra a Companhia, os privilegios ou a protecção concedidos aos proprietarios de diligencias ou empresarios de transportes; mas a Companhia terá ao contrario o beneficio dessa protecção e desses privilegios.

Faculdade de alterar tarifas

Art. 90. Considerando ser conveniente que a Companhia possa modificar as tarifas da estrada de ferro, pondo-as em relação com as condições do trafego; mas que é necessario tambem que esta faculdade não seja empregada para favorecer ou prejudicar certas pessoas, ou para crear um monopolio injusto em proveito da Companhia ou de um particular, a Companhia poderá, nas condições e limites fixados pela presente lei e pela de concessão, mudar ou modificar, de vez em quando, as tarifas auctorisadas pela lei de concessão para toda ou parte da estrada de ferro, como julgar conveniente, contanto que essas tarifas sejam cobradas igualmente segundo a mesma taxa, por tonelada e por milha, ou de outro modo, e para todo o mundo a saber: viajantes, mercadorias, carros da mesma especie, transportados ou puxados pelos mesmos carros ou machinas, passando pela mesma linha, e nas mesmas condições.

Nenhuma redução ou augmento será feito sobre esses preços, quer directa, quer indirectamente, em favor ou em detrimento de uma Companhia ou de um particular, que faça uso da estrada de ferro.

Calculo das taxas para linhas fusionadas

Art. 91. E considerando que diversas leis do Parlamento auctorisavam as Companhias a cobrar, pelo transporte de viajantes e mercadorias, ou outros serviços, a fracção de milha como percurso de uma milha, quando muitas linhas se acharem fusionadas, as tarifas serão calculadas como si todas as linhas fusionadas não formassem sinão uma só.

Restricções

Art. 92. Nunca poderá a Companhia pedir, receber ou estabelecer, para o transporte de viajantes ou mercadorias, um preço superior ao auctorisado pela presente lei e pela de concessão.

Qualquer Companhia ou qualquer pessoa, pagando a taxa estabelecida, terá o direito de se servir da estrada de ferro, com as machinas e wagons construidos conforme a lei, sob as condições e restricções contidas na dita lei do sexto anno de sua Magestade sobre regulamentação das estradas de ferro e transporte de tropas, e conforme os regulamentos que a Companhia poderá fazer a respeito, em virtude dos poderes conferidos pela presente lei e pela de concessão.

Publicidade de taxas

Art. 93. Um quadro de todas as taxas cuja cobrança fôr auctorisada pela lei especial, e que a Companhia cobrar, será tornado publico por meio de annuncio pintado em uma ou mais taboas, com letras pretas distinctas sobre fundo branco, ou com letras brancas sobre fundo preto, ou por meio de annuncio impresso em caracteres legiveis em papel, collocado nessas taboas, e collocados á vista nas estações e logares de cobrança.

Kilometragem

Art. 94. A Companhia fará medir a extensão da estrada de ferro e collocará ao longo da linha, em cada quarto de milha, pedras, postes ou outros objectos visiveis, com algarismos ou signaes indicando as distancias.

As taxas não poderão ser cobradas sem publicidade e kilometragem

Art. 95. A Companhia não poderá reclamar, nem receber o preço de qualquer transporte, si as tarifas não tiverem sido publicadas como foi dito, e sinão tiverem sido collocadas os marcos de distancias.

Toda a pessoa que por maldade derrubar, estragar ou destruir as taboas de tarifas e marcos de distancias, será passível de uma multa de 5 libras, para cada delicto.

Pagamento de taxas

Art. 96. Os preços das tarifas serão pagos ás pessoas e nos logares, sobre ou perto da estrada de ferro, na forma e conforme as regras que a Companhia indicar, por aviso collocado em seguida aos annuncios de tarifas.

Falta de pagamento de taxa

Art. 97. Si qualquer pessoa deixar de pagar, quando lhe fôr reclamado, o preço de transporte de mercadorias ou de carros, a Companhia poderá guardar e vender essas mercadorias ou esses carros na totalidade ou em parte, ou, no caso de terem sido as mesmas retiradas dos armazens da Companhia, esta poderá guardar ou vender quaesquer outras mercadorias ou carros, que se acharem nos seus armazens e pertencentes ao mesmo proprietario. Do producto da venda conservará a Companhia a quantia que lhe fôr devida, mais a importancia das despesas de guarda e venda, entregando o restante, si houver, do dinheiro, das mercadorias ou dos carros, não vendidos, a quem tiver direito.

A Companhia poderá se dirigir á justiça, si o preferir, para obter o pagamento do que lhe fôr devido.

Nota de carregamento, etc.

Art. 98. Todo o proprietario ou conductor de carros ou de mercadorias transportadas pela estrada de ferro, deverá, á requisição que lhe fôr feita, entregar ao recebedor, no logar do recebimento das mercadorias e do preço de transporte, sobre a estrada de ferro que essas mercadorias tiverem percorrido ou de percorrer, uma lista exacta, escripta e assignada por elle, da quantidade ou do numero dos objectos transportados, e dos pontos entre os quaes as mercadorias ou carros circularem sobre a estrada de ferro. Si as mercadorias assim transportadas em wagon especial, ou entregues á Companhia para serem transportadas por ella, fôrem taxadas por differentes preços de transporte, o proprietario ou conductor deverá especificar o numero ou as quantidades submettidas a cada taxa.

Art. 99. Todo o proprietario ou pessoa que não der essa indicação, ou recusar produzir sua nota de expedição ou boletim de carregamento (conhecimento), ao recebedor ou outro agente da Companhia que o reclamar, ou que carregar ou descarregar em

logares differentes dos indicados, com o fim de evitar o pagamento de taxas, será passivel de uma multa de 10 libras, em proveito da Companhia, para cada caso, por tonelada de mercadorias ou por volume pesando menos de 45 kilogr., e assim por diante, proporcionalmente, para mercadorias que não pesarem uma tonelada e volume pesando mais de 45 kilogrammas, carregados nos wagons. Essa multa será cobrada, accrescida aos preços de transporte.

Divergencias sobre importancias de taxas

Art. 100. Toda divergencia relativa á importancia das quantias devidas á Companhia pelo transporte, guarda ou venda, effectuados de accordo com a presente lei e a de concessão, será resolvida pela justiça, e a Companhia poderá durante o processo conservar as mercadorias, ou o dinheiro proveniente de venda que tiver sido realizada.

Divergencias quanto a peso, etc.

Art. 101. Em caso de divergencia entre o recebedor ou outro empregado da Companhia, e o proprietario de wagons que circularém sobre a estrada de ferro, ou de mercadorias transportadas por esses wagons, relativamente ao peso, á quantidade e á qualidade, ou á natureza desses objectos, o recebedor ou agente da Companhia poderá reter os carros ou mercadorias, e examinalas, pesando ou medindo as mesmas. Si lhe parecer que os objectos são de pesos ou quantidades mais consideraveis, ou de natureza differente da que tiver sido indicada pelo expedidor, pagará este ou o proprietario, á escolha da Companhia, o custo da medição e exame. Si pelo contrario a declaração fôr reconhecida como exacta, a Companhia supportará as despesas, além das indemnizações que em virtude de demora poderá fixar um juiz de paz, em julgamento summario.

O recebedor é responsavel pela detenção injusta de mercadorias

Art. 102. Si, por queixa da Companhia, verificar um juiz de paz, que essa demora, medida ou exame dos carros ou mercadorias, não teve fundamento sério ou que foi vexatoria, por parte do recebedor ou outro agente, este será condemnado a pagar todas as despesas e indemnizações referidas. Em falta de pagamento immediato, a importancia será cobrada executivamente, á ordem de um juiz de paz.

Penalidade por não pagamento de taxas de transporte

Art. 103. Todo aquelle que viajar ou tentar viajar em um dos carros da Companhia, ou de outra Companhia ou pessoa que explorar a estrada de ferro, sem ter pago o preço de transporte, e com a intenção de evitar esse pagamento; o que tendo pago passagem para uma certa distancia, fôr intencional e fraudulentamente mais longe, sem ter pago o supplemento do preço e com intenção de evitar esse pagamento; o que intencional ou fraudulentamente, chegando no ponto para o qual tiver pago sua passagem, recusar ou deixar de sahir do carro, será passível de uma multa de 2 libras, para cada caso, em proveito da Companhia.

Detenção de infractores

Art. 104. Todo aquelle que fôr surprehendido commettendo ou tentando a fraude indicada no artigo precedente, poderá ser preso e detido por todos os agentes da Companhia ou de uma outra Companhia, agentes de policia, carcereiros ou officiaes de paz, até que seja possível conduzi-lo perante a justiça, ou que ella seja legal e devidamente livre por outro modo.

Não serão transportadas mercadorias perigosas

Art. 105. Ninguém poderá transportar ou pedir á Companhia que transporte, pela estrada de ferro, agua forte, vitriolo, polvora, phosphoros ou outros objectos que a Companhia julgar perigosos. Aquelle que expedir esses objectos pela estrada de ferro, sem indicar exteriormente a sua natureza, ou sem prevenir por escripto ao agente da Companhia ao qual fôrem remettidos, na mesma occasião da remessa, será passível da multa de 20 libras, para cada contravenção. A Companhia poderá recusar qualquer volume que suspeite conter materias perigosas, ou pedir que qualquer volume dessa especie seja aberto para verificação do conteúdo.

Art. 106. *Os recebedores, contadores, ou outros empregados, ou representantes, por morte, demissão, etc., são obrigados a entregar estações, casa de moradia, escriptorios e dependencias, livros papeis, etc., sob pena de apprehensão judicial.* (Veja original).

Remessa aos escrivães de paz, etc, da cópia da conta de receita e despesa

Art. 107. E fica estabelecido que a Companhia fará preparar annualmente, um relatorio das receitas e despesas, com todas as sommas por ella recebidas em virtude da presente lei ou da de concessão, até 31 de Dezembro ou outra data que lhe convier. Essas contas darão a especificação das receitas e despesas,

com o balanço verificado e certificado pelos administradores, ou alguns dentre elles, e pelos fcaes. Si lhe fôr pedido, mandará ella uma cópia aos administradores da taxa dos pobres (overseers) das diversas parochias que a estrada de ferro atravessar, e aos escrivães de paz dos condados servidos por ella. Essa remessa far-se-á antes de 31 de Janeiro.

Essas contas serão postas á disposição do publico, em qualquer hora razoavel, e poderão ser examinadas mediante o pagamento de um shilling, por cada exame. A Companhia que não enviar esse documento quando lhe fôr pedido, será passivel de cada vez da multa de vinte (20) libras.

Regulamentos internos

Regulamento para uso da estrada de ferro

Art. 108. De tempos a tempos poderá a Companhia, de accordo com as prescripções e restricções indicadas na presente lei e na lei de concessão, fazer regulamentos sobre as materias seguintes:

Para regular o modo de tracção e a velocidade dos trens;

Para regular a hora de chegada e partida dos trens;

Para regular o carregamento e descarga dos wagons, e a maior lotação dos mesmos;

Para regular o recebimento e entrega das mercadorias, e outros objectos transportados pelos trens;

Para prohibir que se fume ou que se faça qualquer outra cousa incommoda nos carros, e nas estações e outros logares da Companhia.

E em geral regular o transporte de viajantes e o trafego da estrada.

Entretanto, nenhuma disposição poderá auctorisar o fechamento da estrada de ferro, ou impedir a circulação das locomotivas e dos carros e wagons, em prazos razoaveis, salvo sendo necessario fechar toda ou parte da estrada para executar reparações, ou por qualquer outro motivo serio.

Faculdade de fazer regulamento

Art. 109. Para assegurar a observancia de todos ou parte desses regulamentos, a Companhia, de accordo com a lei do 4.º anno do reinado de S. Magestade, intitulado — *Lei para regulamentar sobre as estradas de ferro* (1), poderá fazer regulamentos que de tempos a tempos poderá revogar, modificar ou substituir, comtanto que esses regulamentos nada contenham em opposição ás leis da parte do Reino Unido em que tiverem vigor.

(1) Veja 1.º Volume— Leis principaes citadas. V. Hodges — On railways.

Esses regulamentos serão feitos por escripto, e conterão o sello official da Companhia. Todo aquelle que os violar, será para cada contravenção, passivel de multa não excedente de 5 libras, que em taes regulamentos será imposta para este caso particular. Si a contravenção causar qualquer perigo ou incommodo ao publico, ou perturbar a Companhia no goso legal da estrada de ferro, poderá a Companhia intervir summariamente para obstar, ou renovar o perigo, incommodo ou embaraço, sem prejuizo da multa que couber em consequencia de violação do regulamento.

Publicação dos regulamentos

Art. 110. A substancia dos regulamentos acima indicados, confirmados ou auctorizados, segundo a lei relativa á auctorisação ou confirmação desses regulamentos, será escripta em um quadro, ou impressa em papel e collada sobre um quadro e conserval-a constantemente sobre a fachada ou outra parte visivel dos armazens ou estações pertencentes á Companhia, conforme a natureza e objecto principal desses regulamentos, de sorte que as partes interessadas tenham publicamente conhecimento delles. Esses quadros serão renovados periodicamente, sempre que toda ou parte do texto desses regulamentos estiver apagada ou destruida.

Estes regulamentos serão obrigatorios quando publicados

Art. 111. Uma vez confirmados, publicados e affixados esses regulamentos serão obrigatorios, e deverão ser observados por todas as partes, e serão sufficientes para justificação de quem proceder de accordo com elles.

A prova da publicação resultará da prova do facto de que um papel impresso ou um quadro escripto foi affixado e conservado como se acaba de prescrever, e de que si esse quadro foi tirado ou estragado, foi igualmente substituido o mais depressa possivel.

Arrendamento

Exercicio da faculdade de arrendar estradas de ferro

Art. 112. Quando a Companhia fôr auctorizada pelo Parlamento a arrendar toda ou parte da sua estrada de ferro a uma Companhia ou a uma pessoa, o arrendamento deverá fazer-se com todos os compromissos habituaes e convenientes, da parte do locatario, de conservar e deixar no fim do arrendamento a estrada de ferro, que fôr objecto do contracto, em bom estado de reparação e conservação, e além delles, com as disposições, con-

venções e clausulas habitualmente inseridas nos actos dessa natureza.

O locatario gosará dos mesmos poderes e direitos que a Companhia concessionaria

Art. 113. Em virtude desse arrendamento, a Companhia ou o locatario, terá direito ao livre uso da estrada ou parte da estrada que fôr objecto do contracto, e bem assim a todos os poderes e privilegios concedidos á Companhia concessionaria, e que possam ser exercidos por seus administradores, agentes ou empregados ou seus secretarios, em virtude da presente lei ou da concessão, relativamente á posse, gozo e administração da estrada de ferro arrendada; o locatario, seus empregados e agentes arrecadarão e disporão das receitas, conforme as regras e restricções impostas á Companhia e a seus administradores e agentes. Além disso, o locatario ficará sujeito, no que respeita á estrada de ferro arrendada, a todas as obrigações impostas á Companhia pela presente lei ou pela de concessão.

Locomotivas e material de transporte

As locomotivas consumirão a propria fumaça

Art. 114. Toda a locomotiva empregada na estrada de ferro, queimando carvão ou outro combustivel que produza fumaça, deverá ser construida de modo que consuma essa fumaça. Si qualquer locomotiva não fôr construida de accordo com este principio, a Companhia ou o particular que fizer uso della, será passivel de uma multa de 5 libras, por cada um dos dias durante os quaes essa locomotiva tiver sido empregada na estrada de ferro.

Art. 115. A Companhia examinará todas as locomotivas que tiverem de circular nas suas linhas e dará certificado de estarem em condições.

Art. 116. Estabelece penalidade pelo emprego de locomotivas que não estejam em condições.

Art. 117. O material de transporte que tiver de circular nas linhas da Companhia, deverá ser construido de accordo com seus regulamentos.

Art. 118. A mesma disposição se applicará ao material da Companhia, ou de outras percorrendo suas linhas.

Art. 119. Penalidade pelo emprego de material que não estiver em condições.

Art. 120. O nome do proprietario do material será registrado e deverá ser inscripto no mesmo.

Art. 121. Poderá ser retirado o material cujo proprietario não se conformar com o disposto precedentemente.

Art. 122. *O material mal carregado ou que collocado na linha possa causar obstrucção, poderá ser descarregado e retirado.*

Art. 123. *A Companhia não será responsavel por mau carregamento acima, etc.*

Art. 124. *Os proprietarios das machinas e material de transporte que circularem nas linhas da Companhia serão responsaveis pelos damnos causaãos por seus empregados.*

Art. 125. *Os mesmos poderão rehavere dos empregados as sommas que pagarem á Companhia, e pelos mesmos meios que esta empregar legalmente. (1)*

Arbitramento (2)

Art. 126. *Dentro de 14 dias depois da notificação de uma das partes, devem ser nomeados os arbitros. (Veja Lei de 1873).*

Art. 127. *Nomeação em caso de falta de um arbitro.*

Art. 128. *Nomeação de um desempatador.*

Art. 129. *O Ministerio do Commercio poderá nomear um desempatador, si os arbitros não o fizerem.*

Art. 130. *Em caso de morte, de um arbitro, antes de decidido, o arbitramento recommeará.*

Art. 131. *Si algum arbitro recusar dar LAUDO, o outro procederá ex-parte.*

Art. 132. *Si os arbitros não derem o LAUDO dentro do praso, passará a materia á decisão do desempatador.*

Art. 133. *Os arbitros poderão exigir apresentação de livros, etc.*

Art. 134. *Declaração de compromisso dos arbitros e desempatador.*

Art. 135. *As custas, á discrição dos arbitros.*

Art. 136. *A sujeição á arbitramento póde ser regra dos tribunaes.*

Art. 137. *Sobre irregularidade ou erro.*

Art. 138. *Serviço de notificação.*

Art. 139. *Penalidades.*

Cobrança de indemnisações e multa

Art. 140. *Dispõe sobre cobrança de indemnizações.*

Art. 141. *Penhora dos bens do thesoureiro da Companhia.*

Art. 142. *Modo de proceder perante a justiça ou questões de cobranças dessa ordem.*

(1) Índice apenas a summa dos artigos 115 a 143. Veja se em Hodges—Obr. cit., o texto completo.

(2) Veja o *Lands Clauses Act.*, (pag. ...)

Publicações de penalidades

Art. 143. A Companhia deverá publicar um resumo dos casos de contravenção que possam ser punidos em virtude da presente lei, da de concessão, ou dos regulamentos, e que interessem a outras pessoas além dos accionistas, empregados ou agentes da Companhia. Ella indicará a importancia dessas multas escripta em um quadro, ou impressa em papel collado em um quadro, que será collocado em logar visivel na principal séde da Companhia.

Esse quadro será collocado nas visinhanças da localidade em que fôrem applicaveis e a que disserem respeito, quando essas penalidades se referirem a esse logar. Esses editaes serão renovados sempre que fôrem apagados ou destruidos no todo ou em parte, e nenhuma multa poderá ser cobrada sem que tenha sido annunciada pelo modo acima prescripto.

Penalidade por estragos de annuncios

Art. 144. Todo aquelle que estragar ou derrubar um edital collocado em virtude da presente lei, ou da de concessão para indicar as penalidades, ou que apagar todas ou parte das lettras, será passivel, em cada caso, de multa não excedente de 5 libras, e obrigado além disso ao concerto ou reparação do quadro.

Art. 145 a 147. Revogados.

Art. 148. *Como se applicará penhora.*

Art. 149. *A penhora não será illegal por defeito ou falta de formalidade.*

Art. 150. Revogado em parte.

Art. 151. Revogado.

Reparação do damno além da multa

Art. 152. Todo aquelle que, por negligencia ou outro motivo, incorrer em uma das multas prescriptas na presente lei ou na de concessão, por prejuizos causados á Companhia, será obrigado a reparar o damno, além do pagamento da multa. Em falta de accordo, o juiz que tiver imposto a multa fixará a importancia da indemnização. Em falta de pagamento, cobrar-se-á executivamente, com auctorisação dos magistrados.

Art. 153. Revogado. (1)

Prisão dos contraventores

Art. 154. Os agentes e empregados da Companhia, e todas as pessoas a que estes pedirem auxilio, poderão prender e deter

(1) Para os artigos revogados—Veja—*Summary Jurisdiction Act. 1884.*

qualquer pessoa que tiver commettido uma contravenção ás disposições da presente lei ou da de concessão, cujos nomes fõrem desconhecidos dos mesmos. Elles conduzirão o mais depressa possivel perante um magistrado as pessoas presas, sem que seja preciso mandado ou outra auctorisação além da que é dada pela presente lei ou pela de concessão. O magistrado ouvirá e julgará o mais depressa possivel a queixa feita contra o delinquente.

Art. 155 a 156. *Regras de processo.*

Art. 157. Revogado.

Art. 158 a 160. *Regras de processo.*

Art. 161. Revogado.

A Companhia terá e depositará nos cartorios de paz copias da lei de concessão

Art. 162. Em qualquer tempo, a datar da expiração dos seis mezes que se seguirem á votação da lei de concessão, deverá a Companhia ter em sua séde principal um exemplar da dita lei, impresso por um ou muitos impressores de sua Magestade. Dentro do praso deverá ella depositar um exemplar impresso do mesmo documento, nos cartorios de paz dos condados atravessados por suas estradas de ferro.

Os escrivães de paz receberão e guardarão ditos exemplares, assim como a Companhia, e qualquer parte interessada poderá consultal-os no todo ou em parte, ou extrahir copias dos mesmos, nas condições indicadas na lei do primeiro anno de sua Magestade, intitulada: «Lei para obrigar os escrivães de paz dos condados e outras pessoas a guardar os documentos que de uma ou outra camara do Parlamento mandarem depositar em seus cartorios.»

Penalidade pela infracção da disposição acima

Art. 163. Si a Companhia deixar de depositar ou conservar essa copia como se acaba de dizer, será por cada contravenção, condemnada a multa de 20 libras, augmentada da de 5 libras, para cada um dos dias durante os quaes continuar a contravenção.

LEI PARA RESTRINGIR OS PODERES DE VENDER OU ARRENDAR ESTRADAS DE FERRO, CONTIDOS EM CERTAS LEIS DO PARLAMENTO RELATIVAS A ESTRADAS DE FERRO, DE 4 AGOSTO DE 1845.

Art. unico. Considerando que diversas leis do Parlamento relativas a estradas de ferro, votadas na presente sessão, têm dado ás Companhias auctorisação geral para arrendar ou tomar em arrendamento, vender ou transferir suas proprias linhas, ou linhas que não lhes pertençam, e que convem restringir essas auctorisações; fica estabelecido que não será permittido a nenhuma Companhia de estrada de ferro, em virtude dos poderes que lhe fôrem concedidos por uma lei da presente sessão effectuar ou conceder, nem a outra pessoa ou Companhia aceitar em virtude desses mesmos poderes, venda, arrendamento ou outra transferencia de uma linha qualquer de estrada de ferro, sem ter sido para isso especialmente auctorisada por uma disposição especial de uma lei do Parlamento, indicando o nome da estrada de ferro, cujo arrendamento, venda ou transferencia fôr auctorisado, e a Companhia ou parte a que fôr auctorisado dar ou aceitar essa venda, arrendamento ou transferencia.

LEI DE 31 DE JULHO DE 1868

(The Regulation of Railways Act. 1868)

PARA EMENDAR A LEI RELATIVA ÁS ESTRADAS DE FERRO (AN ACT TO AMEND THE LAW RELATING TO RAILWAYS

Fica estabelecido, etc., etc, o seguinte :

Preliminares

Titulo abreviado

Art. 1.º Esta lei póde ser citada sob o titulo «Lei de 1868 estabelecendo regulamento para as estradas de ferro (The regulation of Railways Act, 1868).

Interpretação de termos

Art. 2.º Nesta lei a expressão—*estrada de ferro* quer dizer toda ou parte de uma estrada de ferro, ou de uma estrada de carris (tramways), quer a tracção por meio de animaes, ou por outro meio.

A expressão *Companhia* significa uma Companhia incorporada, antes ou depois de decretada esta lei, para o fim de construir, conservar ou explorar uma estrada de ferro no Reino Unido (quer tenha um ou mais fins), e abrange, salvo estipulação contraria, toda pessoa ou todas as pessoas, não incorporadas, que forem proprietarias ou locatarias de uma estrada de ferro no Reino-Unido; ou que fôrem interessadas na exploração de uma estrada de ferro no Reino-Unido.

A expressão *pessoa* abrange um corpo constituído.

Contas, liquidação, etc.

Contas uniformes, etc.

Art. 3.º Toda Companhia incorporada deverá redigir, preparar e fazer imprimir, segundo o modelo annexo á presente, sete dias pelo menos antes de cada assembléa semestral ordinaria, reunida depois de 31 de Dezembro de 1868, as contas, balancete de receitas e despesas do semestre precedente, e bem assim os outros quadros estatísticos e certificados exigidos em virtude desse annexo, com a estimação da parte do capital a despender durante o semestre seguinte.

Esses documentos são os que a Companhia deverá submeter aos fiscaes (auditors) da Companhia. Toda Companhia que não se conformar com este artigo será punivel com multa não excedente de 5 libras para cada dia de demora no cumprimento desta formalidade. De accordo com uma Companhia poderá o Ministerio do Commercio modificar essas formalidades relativamente á mesma, afim de adaptal-as ás circumstancias, e melhor attender ao fim do presente artigo.

As contas, etc., deverão ser assignadas e distribuidas copias impressas

Art. 4.º As contas, folhas de balanço e estimação das despesas, organisadas de accordo com a presente lei, serão assignadas pelo presidente ou pelo vice-presidente do conselho de administração, e pelo contador ou outro empregado das contas da Companhia, e conservados no escriptorio principal da Companhia. Será enviada ao Ministerio do Commercio um exemplar impresso dos mesmos, e sempre que houver pedido de parte interessada em qualquer época posterior á data em que deva ser impresso, será communicado a toda pessoa que possuir uma acção privilegiada ou ordinaria, ou que tiver uma hypotheca ou uma obrigação consolidada da Companhia. Cada um desses portadores poderá sempre em qualquer occasião, tomar conhecimento sem despesa, do documento original que possuir a companhia.

Toda companhia que contravier ás disposições deste artigo será punivel com multa, para cada omissão, não excedente de 50 libras.

Penalidade por falsificação de documento

Art. 5.º Si um quadro estatístico, um balanço, uma estimativa ou relatorio, exigido pela presente lei, fôr falso a certos respeito, com conhecimento da pessoa que os assignar, será esta pessoa punivel com multa ou prisão, ou poderá ser condemnada a pagar summariamente 50 libras no maximo.

Exame por parte de inspectores competentes

Art. 6.º O Ministerio do Commercio poderá nomear um ou mais inspectores competentes para examinar os negocios de uma Companhia constituida, e o estado da empresa ou tudo que fizer parte della, e para fazer relatorios sobre um pedido feito nas condições seguintes :

1.º Pedido feito de accordo com uma decisão tomada por um conselho de administração (meeting of directors);

2.º Pedido feito pelos proprietarios de pelo menos dous quintos do total das acções ordinarias das consolidadas então emittidas;

3.º Pedido dos proprietarios de pelo menos metade do total das hypothecas, das obrigações e das obrigações consolidadas (si houver) emittidas pela Companhia;

4.º Pedido dos proprietarios de pelo menos dous quintos do total das acções garantidas ou privilegiadas, ou dos valores emittidos pela Companhia, contanto que o capital privilegiado emittido se eleve ao terço pelo menos da totalidade do capital de acções da Companhia.

O pedido deve ser instruido com provas

Art. 7.º O pedido será feito por escripto, assignado por seus autores, e instruido com as provas que o Ministerio do Commercio reclamar para verificar si os peticionarios tem fundamentos para pedir o exame. O Ministerio do Commercio poderá tambem, antes de nomear os inspectores, exigir que os peticionarios depositem uma certa quantia para cobrir as despesas do inquerito.

Exame de livros, etc.

Art. 8.º Os administradores, empregados e agentes da Companhia, serão obrigados a submeter ao exame dos inspectores

todos os livros e documentos da Companhia, sob seus cuidados ou guarda, e dar aos inspectores toda facilidade razoavel para apreciação das propriedades da empresa da Companhia. Qualquer inspector pôde interrogar os empregados e agentes da Companhia, sob juramento. Toda pessoa que, prestando juramento der uma informação falsa, commette um perjurio.

Si um administrador, empregado ou agente recusar apresentar um livro ou um documento, contrariamente a esta lei, recusar toda facilidade para o exeme prescripto ou si um empregado se negar a responder ás questões relativas aos negocios da Companhia, será punivel com multa de 5 libras para cada um dos dias durante os quaes a recusa se der.

Resultado do exame

Art. 9.º Terminado o exame deverá o inspector apresentar um relatorio ao Ministerio do Commercio e á Companhia, emitindo a sua opinião,

A Companhia fará imprimir o relatorio, e transmittirá um exemplar ao Ministerio do Commercio e a toda pessoa que fizer pedido do mesmo, si possuir acções ordinarias ou privilegiadas.

Todas as despesas inherentes e provenientes desse exame, serão pagas, como já foi dito pelas pessoas que tiverem dado causa á nomeação dos inspectores, salvo si o Ministerio do Commercio determinar que todas, ou parte, fiquem a cargo da Companhia, conforme a auctorisação que lhe é dada pelo presente.

As Companhias podem nomear inspectores

Art. 10. Todas as Companhias, auctorisadas por uma resolução da assembléa extraordinaria, poderão confiar a inspectores o exame dos negocios da Companhia e do estado da empresa. Os inspectores assim nomeados deverão ter os mesmos poderes e obrigações que os nomeados pelo Ministerio do Commercio. Elles deverão fazer relatorios na forma determinada e envia-los ás pessoas designadas pela Companhia em assembléa geral. Os administradores, empregados e agentes das Companhias, que recusarem-se a apresentar qualquer livro ou documento, exigido por esses inspectores em virtude desta lei, dar qualquer facilidade ou responder a qualquer pergunta como exige esta lei, serão puniveis com as mesmas penas applicaveis aos inspectores nomeados pelo Ministerio do Commercio.

Os verificadores, (auditors) das contas não precisam ser accionistas

Art. 11. Todas as vezes que posteriormente á presente lei, o art. 102 da «*Companies Clauses Consolidation Act 1845*» fôr incorporado em um certificado ou em uma lei especial relativa a uma Companhia de estrada de ferro, esse artigo será interpretado como si não contivesse as seguintes palavras «*quando nenhuma qualificação fôr prescripta pela lei especial, todo verificador de contas (auditor) deverá possuir pelo menos uma acção da empresa*». Fica revogada a parte dos certificados ou das leis especiaes relativas a uma Companhia de estrada de ferro, actualmente em vigor, a qual contiver essa parte do dito artigo.

Verificadores de contas (fiscaes) da Companhia, e nomeação dos mesmos pelo Ministerio do Commercio.

Art. 12. A respeito dos verificadores de contas (fiscaes, *auditors*) da Companhia, regularão as disposições seguintes :

1. A pedido do Conselho de administração ou da Assembléa geral dos accionistas, poderá o Ministerio do Commercio nomear um verificador de contas, além dos da Companhia, sem ser obrigado a escolhel-o entre os accionistas.

2. A Companhia pagará ao verificador de contas nomeado pelo Ministerio do Commercio, uma remuneração razoavel que será fixada pelo Ministerio do Commercio.

3. O dito verificador de contas terá os mesmos deveres e poderes que os da Companhia, a qual aliás enviará seus relatorios.

4. Quando, por effeito desta nomeação ou de outro modo, o numero de verificadores de contas se elevar a tres ou mais, a Companhia poderá fixar o seu dividendo de accordo com o parecer da maioria delles, que darão certificado na forma estabelecido pelo art. 30 do *Railway Companies Act* de 1867.

5. Quando houver desaccordo entre os verificadores de contas, o que estiver em divergencia com os outros, apresentará aos accionistas, á custa da Companhia, uma exposição dos motivos pelos quaes estiver em desaccordo com os seus collegas, e uma apreciação summaria sobre a situação financeira da Companhia, e sobre o seu futuro, conforme lhe parecer opportuno para esclarecimento dos accionistas.

Emissão de acções privilegiadas e não privilegiadas

Art. 13. Toda Companhia que no exercicio precedente tiver pago um dividendo de 3 % sobre as acções ordinarias, po-

derá de accôrdo com a resolução de uma assembléa geral extraordinaria, dividir as suas acções integralisadas em duas classes que serão chamadas, uma *acções ordinarias privilegiadas*, e a outra *acções ordinarias não privilegiadas* (deferred), de accôrdo com as disposições abaixo e com os efeitos seguintes:

1.º As acções privilegiadas e não privilegiadas (preferred and deferred ordinary stock), não serão emittidas sinão para substituição de um numero igual de acções integralisadas, e dividindo-se certos grupos de acções ordinarias em duas classes iguaes.

2.º Esta divisão poderá fazer-se om qualquer tempo, a pedido por escripto do portador de acções integralisadas; mas não de outra maneira. Este pedido poderá applicar-se á totalidade ou a uma parte sómente das acções que possuir o petionario (susceptível esta parte de ser divisível em vigesimos).

3.º As acções privilegiadas, ou não privilegiadas serão emittidas sómente por valores de 10 libras ou multiplos de 10 libras.

4.º Os titulos das acções divididas em privilegiadas e não privilegiadas, serão antes da divisão, remettidos á Companhia que os annullará; os titulos das acções privilegiadas e não privilegiadas serão entregues em substituição e gratuitamente.

5.º No caso em que uma parte das acções comprehendidas em um titulo não deva ser transformada, segundo o desejo do proprietario, ou que não se preste á transformação de accôrdo com as prescripções da presente lei, a Companhia fornecerá gratuitamente um titulo especial pelas ditas acções.

6.º Relativamente ás acções ordinarias privilegiadas e não privilegiadas respectivamente, fica estipulado que as acções privilegiadas terão direito a dividendo fixo maximo de 6 % ao anno.

7.º Quanto ao dito dividendo e nos limites fixados acima, as acções privilegiadas terão, desde sua creação e para sempre, a prioridade sobre as acções não privilegiadas creadas e a crear, e tomarão logar—*pari passu*, com o capital e as acções ordinarias não divididas da Companhia; e a respeito do dividendo, as acções privilegiadas ordinarias serão classificadas sempre em seguida depois das obrigações e acções especialmente privilegiadas ou garantidas pela Companhia creadas ou a crear.

8.º Todos os annos, depois que todos os portadores de acções privilegiadas ordinarias tiverem recebido o total do dividendo maximo precitado, todos os possuidores de acções ordinarias não privilegiadas serão tractados em pé de igualdade com os portadores de acções e de fundos ordinarios, não divididos relativamente aos excessos de dividendo sobre o maximo pago pela Companhia.

9.º Não obstante si, para um exercicio terminando em 31 de Dezembro, não houver beneficios a distribuir sufficientes para o pagamento integral de dito maximo a todos os portadores pri-

vilegiados, nenhuma parte do *deficit* poderá ser coberta nem com os benefícios dos exercicios seguintes, nem com outros recursos da Companhia.

10. As acções privilegiadas ordinarias e as acções não privilegiadas darão todos os direitos de voto nas assembléas e todos os outros direitos, encargos e qualificações inherentes ás acções ordinarias não divididas da Companhia.

11. As condições em que fõrem emittidas as acções ordinarias privilegiadas e não privilegiadas serão inscriptas nos respectivos titulos.

12. As acções ordinarias privilegiadas e não privilegiadas serão emittidas sob as mesmas reservas de credito e nas mesmas condições que as estabelecidas para as acções primitivas que substituirem, e a que estas se achem sujeitas na occasião da substituição, de modo que fiquem mantidos os effeitos das disposições testamentarias ou outras que pesarem sobre as acções antigas.

Obrigações e responsabilidade das Companhias como empresarias de transportes

Responsabilidade da Companhia durante o trajecto maritimo

Art. 14. Quando uma Companhia contractar, recebendo em transito, o transporte de animaes, bagagens ou mercadorias, de um ponto a outro, parte por estrada de ferro, e parte por mar, ou parte por canal e parte por mar, a condição que isentará a dita Companhia dos riscos de perda ou damno que possam attingir os objectos transportados no trajecto maritimo, em virtude de um acontecimento providencial (act of God) por acto dos inimigos da Corõa, por fogo, accidente das machinas, da caldeira ou de vapor, e todos os outros riscos de transporte por mar, rio ou via navegavel de qualquer natureza que possam ser será uma condição valida si fôr affixada de modo visivel na repartição em que se fizer a entrega, e si fôr impressa em caracteres legiveis no recibo ou nota de expedição que a Companhia der por esses objectos, e será considerada parte integrante do contracto existente entre o expedidor e a Companhia, como si a Companhia tivesse subscripto e entregue ao expedidor uma nota de carregamento, exprimindo dita condição.

Para applicação do presente artigo a palavra *Companhia* abrangerá os proprietarios, locatarios e os que explorarem qualquer canal ou outra via de communicação interior.

As taxas a cobrar devem ser expostas ao publico

Art. 15. A partir de 1.º de Janeiro de 1869 inclusivamente todas as Companhias devem exhibir em logar apparente do compartimento de distribuição de bilhetes de cada estação da linha, uma lista ou muitas listas pintadas, impressas ou escriptas contendo em caracteres legiveis as tarifas dos viajantes para os trens assignalados nos quadros de serviço da Companhia, relativas a todos os logares de destino dos bilhetes vendidos em ditas estações.

Sobre a egualdade de tractamento quando uma Companhia de estrada de ferro explorar navios a vapor.

Art. 16. No caso em que uma Companhia fôr auctorizada a construir ou a comprar, ou a tomar em arrendamento e a empregar, conservar e dirigir navios a vapor, ou entrar em accôrdo para o uso, conservação e direcção delles, para o fim de estabelecer comunicação entre certos portos e localidades, e cobrar portagens referentes ao transporte em taes navios, fica estipulado que ditas portagens serão sempre estabelecidas para todas as pessoas em pé de igualdade, e na mesma razão, para o transporte dos viajantes que se effectuarem em um mesmo navio, em condições eguaes, entre os mesmos pontos; nenhum abatimento ou augmento de preço será feito em ditos navios contra ou a favor de qualquer viajante, pelo facto de ter elle percorrido ou dever percorrer a estrada de ferro da Companhia, no todo ou em parte ou por se ter servido ou não dever servir-se da dita estrada de ferro. Nenhum abatimento ou augmento poderá ser feito em favor ou em detrimento de um viajante na estrada de ferro, por ter usado ou não, ou ter ou estar a ponto de usar ou de não usar os ditos navios.

Quando a Companhia cobrar um preço total pelo transporte de um viajante sobre a estrada de ferro e sobre um navio, o bilhete entregue deverá fazer menção do trajecto por navio, distincto do trajecto por via-ferrea.

As clausulas do *Railway Traffic Act* de 1854 serão extensivas aos ditos navios a vapor e ao trafego a que derem logar, no que lhes fôrem applicaveis.

A Companhia é obrigada a fornecer aos particulares preços de carregamento, etc.

Art. 17. Quando a Companhia tiver cobrado taxa pelo transporte de certas mercadorias pela estrada de ferro, e dentro da semana que seguir-se ao pagamento, e mediante pedido por

escripto do expedidor ao Secretario da Companhia, esta será obrigada a fornecer durante a quinzena, uma conta minuciosa, distinguindo de um lado a taxa cobrada pelo transporte na estrada de ferro, o preço de aluguel dos wagons e o preço de tracção, e de outro lado a importancia cobrada pelas despesas de carregamento, descarga, recebimento e entrega e outras, não sendo necessario especificar com minuciosidade os gastos mencionados nesta segunda parte.

Taxas quando duas estradas de ferro fôrem exploradas por uma Companhia

Art. 18. Quando duas estradas de ferro fôrem exploradas por uma Companhia, as distancias percorridas serão contadas como para uma linha continua e como si só existisse uma estrada de ferro, no calculo das taxas a estabelecer para todas as distancias e para todas as partes do trafego (viajantes, animaes, mercadorias, carros ou vehiculos) sobre as duas estradas de ferro.

Como se procederá quando as locomotivas não consumirem a propria fumaça

Art. 19. Quando contra uma Companhia fôr intentado processo porque as suas locomotivas não consumam a propria fumaça, si os juizes entenderem que ditas locomotivas são construidas segundo o principio da suppressão da fumaça, e que a falta de suppressão no limite do possivel, contra a qual se reclamar é attribuivel á negligencia da Companhia, ou de algum de seus agentes, a Companhia será considerada como culpada de um delicto, nos termos do art. 114 do *Railway Clauses Consolodation Act* de 1845.

Compartimentos para fumantes de todas as classes

Art. 20. Todas as Companhias de estrada de ferro, com excepção da do *Metropolitan Railway* serão obrigadas, a partir de 1.º Outubro vindouro a reservar em todos os trens de mais de um carro de cada classe, compartimentos de fumantes para todas as classes, salvo as excepções concedidas pelo Ministerio do Commercio.

Penalidade pelo fornecimento de trens para o jogo do socco (box)

Art. 21. A Companhia que, com conhecimento de causa, conceder aluguel, ou fornecer por outro modo um trem especial

destinado a transporte de particulares para um combate de socco (*prize fight*), ou que fizer parar um trem ordinario para commo-
didade das pessoas que se dirigem a um lugar de combate fóra
das estações habituaes da linha, incorrerá em uma multa que
será applicada por via summaria, por dous juizes de paz do con-
dado no qual o combate se tiver dado, ou tiver sido tentado.
Essa multa não excederá a somma de 500 libras, nem será infe-
rior á de 200 libras, sendo a sua importancia fixada por dous
juizes de paz. Metade dessa multa será applicada em proveito
da pessoa a cuja instancia se tiver operado o procedimento ju-
diciario e a outra metade será paga ao thesoureiro do condado
para auxiliar as taxas de condado-

Uma citação com dez dias de praso, entregue ao Secretario
da Companhia em seu escriptorio, será sufficiente para dar aos
juizes de paz a faculdade de pronunciar sobre a causa.

Medidas relativas á segurança dos passageiros

Comunicação entre os passageiros e os empregados da Companhia

Art. 22. A partir de 1.º de Abril de 1869, todas as Com-
panhias deverão estabelecer e manter em bom estado, em todos
os trens de passageiros que percorram mais de 32 kilometros
(20 milhas) sem parar, um apparelho de comunicação efficaz
entre os viajantes e os empregados da Companhia, approved
pelo Ministerio do Commercio.

Toda Companhia que deixar de conformar-se com o pre-
sente artigo incorrerá na pena que não excederá de 10 libras
para cada falta. Todo viajante que servir-se do dito apparelho
de comunicação sem motivo razoavel e sufficiente será punivel
por esse facto com multa que não será superior a 5 libras.

Penalidade pelo transito pela estrada de ferro

Art. 23. Toda pessoa que se achar sobre a estrada de
ferro ou que a atravessar, em outro lugar que não seja uma
passagem de nivel regularmente aberto, e que não attender o
observação feita pela Companhia, ou por algum de seus empre-
gados ou agentes para retirar-se, será punivel com multa de 2
libras no maximo para cada contravenção.

Remoção de arvores perigosas para a estrada de ferro

Art. 24. Quando alguma arvore proxima de uma estrada de ferro, cahindo, possa interromper a circulação na mesma, poderão dous juizes de paz, a pedido da Companhia ordenar a suppressão de dita arvore, ou qualquer outra medida que julgarem conveniente; essas auctoridades, proferindo essa ordem, poderão determinar a importancia da indemnização a pagar pela Companhia requerente ao proprietario da arvore, fazendo-se o pagamento conforme estatue a *The Railways Clauses Consolidation Act. 1845*, para cobrança judicial de indemnizações.

Indemnizações por accidentes

Avaliação do damno por perito

Art. 25. Quando um particular tiver sido victima de um accidente na estrada de ferro, seguido de morte ou ferimento, poderá o Ministerio do Commercio a pedido por escripto, feito em commum pela Companhia interessada e pela pessoa ferida, ou pelos representantes da victima si tiver morrido, e si julgar conveniente, designar um arbitro, que fixará a indemnização a pagar pela Companhia, quando for devida.

Exame por medico

Art. 26. Quando uma pessoa ferida em accidente de estrada de ferro, reclamar indemnização, todo juiz do tribunal encarregado da questão, ou toda pessoa que por consentimento das partes ou de outro modo, se achar encarregada de fixar a importancia da indemnização, poderá ordenar que o ferido seja examinado por um medico, devidamente qualificado, e designado por seu nome na ordem, e que não se apresente como testemunha por nenhuma das partes. A ordem fixará os honorarios a pagar por esse exame.

Estradas de ferro economicas

Auctorisação para o estabelecimento e trafego de uma estrada de ferro, como estrada de ferro economica

Art. 27. O Ministerio do Commercio poderá, por um decreto auctorisar uma companhia, a seu pedido, a estabelecer e

explorar como estrada de ferro economica, toda ou parte de uma linha que essa Companhia estiver auctorisada a construir ou explorar.

Antes de conceder a auctorisação, o Ministerio do Commercio fará publicar o pedido; ella levará em conta as obejecções e observações apresentadas, e fará a respeito os inqueritos que julgar necessarios.

Condições e regulamentos para as estradas de ferro economicas

Art. 28. Uma estrada de ferro economica deverá ser construida e trafegada, de accordo com as condições e regulamentos que o Ministerio do Commercio estabelecer, respeitadas as disposições seguintes:

1.º Os regulamentos relativos aos pesos das machinas locomotivas, dos carros e vehiculos a empregar na linha, não poderão admittir que esse peso exceda a uma pressão sobre os trilhos de 8 toneladas por par de rodas.

2.º Os regulamentos relativos á velocidade dos trens não admittirão uma velocidade de mais de 45 kilometros por hora. Si a Companhia ou qualquer outra pessoa, deixar de conformarse com estas disposições e regulamentos, ou contrariar a ellas, ou der ordem para commetter uma contravenção, essa Companhia ou essa pessoa incorrerá na multa de 20 libras no maximo, para cada delicto, e em multa igual para cada dia si o delicto continuar. Tendo logar o processo por facto relativo ao peso supra mencionado ou á velocidade, a pena comportará, além disso dous annos de prisão, no maximo, com ou sem trabalho forçado.

Publicação dos regulamentos

Art. 29. As condições e regulamentos do Ministeio do Commercio, relativos ás estradas de ferro economicas serão tornados publicos e mantidos em estado de publicidade pelos cuidados da Companhia, da maneira prescripta para os regulamentos privados, pelo art. 110 da *Railway Clauses Consolidation Act*. de 1845; e a Companhia será punivel com multa não excedente de 5 libras para cada dia durante o qual esses regulamentos não fôrem publicados.

6. Arbitramento pelo Ministerio do Commercio

Nomeação de arbitro pelo Ministerio do Commercio

Art. 30. Todas as vezes que o Ministerio do Commercio fôr encarregado de um arbitramento, ou de decidir uma diver-

gencia entre partes de que uma fôr uma Companhia, elle poderá designar um arbitro para agir em seu nome, e a sentença desse arbitro será considerada como emanada do Ministerio do Commercio.

Si o arbitro nomeado vier a morrer, ou se tornar incapaz ou cinopetente, o Ministerio do Commercio poderá nomear outro arbitro.

Remuneração do arbitro

Art. 31. O Ministerio do Commercio podera fixar os honorarios de qualquer arbitro nomeado em virtude da presente lei, para uma questão em que fôr parte a Companhia, e, si julgar conveniente poderá estabelecer uma tabella de honorarios para os arbitros que nomear. Nenhum arbitro assim nomeado poderá receber honorarios mais elevados que os marcados pelo Ministerio do Commercio.

Custas, etc. do arbitramento

Art. 32. As disposições dos arts. 18 a 29 inclusivamente, da lei de 1859 sobre arbitramento das Companhias de estradas de ferro, deverão applicar-se tanto quanto possivel a todos os arbitros nomeados pelo Ministerio do Commercio, e ao seu laudo ou sentença, embora uma das partes não seja nma Companhia.

Art. 33. *Revogado pelo 32 e 33 Victoria.*

7.º Disposições diversas

Lista impressa dos endereços dos accionistas

Art. 34. Toda Companhia incorporada deverá imprimir uma lista exacta dos accionistas, em 1.º de Dezembro de cada anno; um asterisco designará o nome dos administradores. Quinze dias depois da data mencionada, a Companhia será obrigada a fornecer aos portadores de acções ordinarias ou privilegiadas, ou de obrigações, ou de titulos hypothecarios, que fizer o respectivo pedido, esta mesma lista impressa pelo preço não excedente de 5 sh. por exemplar.

A Companhia que infringir o presente artigo será punivel com pena até 20 libras para cada contravenção.

Art. 35. *Revogado.*

Trens especiaes para o serviço do Correio

Art. 36. Todas as vezes que em virtude de requisição feita de accordo com a lei relativa ao serviço do correio nas estradas de ferro, do 1.º e 2.º annos de sua Magestade, art. 28.º, ou de outro modo, as malas ou saccoes de correspondencia postal, fõrem transportadas por uma Companhia de estrada de ferro em trem especial, o Director Geral dos Correios poderá exigir na mesma requisição ou em outra notificação que a totalidade do dito trem especial seja empregada no serviço do Correio, com exclusão de qualquer outro transporte, menos o que elle julgar que pôde auctorisar. A remuneração pelo dito trem será determinada de accordo com o art. 6.º da citada lei.

Serviço de requisições do Director Geral dos Correios

Art. 37. Todas as requisições, notificações e documentos relativos, trazendo a assignatura do Director Geral dos Correios ou de um secretario adjuncto do Correio Geral, serão consideradas assim assignadas, até prova em contrario, e reputadas como emanadas do Director Geral.

Applicação do « Railway Companies Powers Act »

Art. 38. O *Railway Companies Powers Act* de 1864 terá effeito e se applicará nos seguintes casos, do mesmo modo que si estivessem especificados no art. 3.º da dita lei, a saber :

Quando uma Companhia desejar obter novas estipulações, ou modificar as estipulações existentes quer de sua lei especial, quer do *Companies Clauses Consolidation Act* de 1845, sendo elle incorporado com a lei especial para algum dos seguintes pontos :

- a) As assembléas geraes da Companhia e o direito de voto dos accionistas.
- b) Nomeação, numero e modo de demissão dos administradores.
- c) As attribuições destes ultimos.
- d) O exercicio de suas funcções e sua responsabilidade.
- e) A nomeação e attribuições dos fiscaes (verificadores de contas, *auditors*).

Serviço de requisições, etc. do Ministerio do Commercio

Art. 39. Todas as requisições, ordens, regulamentos, nomeações, certificados, licenças, notificações e documentos relativos

a uma Companhia, apresentados como assignados por um Secretario ou Secretario adjuncto ds Ministerio do Commercio, ou por um funcionario encarregado de substituil-os, serão reputados até prova em contrario, como assignados por um desses funcionarios e considerados como emanando do Ministerio do Commercio. Elles poderão ser transmittidos pelo Ministerio do Commercio á Companhia interessada, pelo modo indicado pelo *Companies Clauses Consolidation Act* de 1845. Todas as notas, resumos de dados e outros documentos reclamados a uma Companhia pelo Ministerio do Commercio, serão remittidos á sede da Administração, ou serão enviados pelo Correio ao Ministerio do Commercio.

Cobrança de multas

Art. 40. Todas as multas impostas pela presente lei serão cobradas e applicadas do modo prescripto pelos *Railway Clauses Consolidation Acts* de 1845, para a Inglaterra, Irlanda ou Escocia, conforme os casos.

Casos de indemnisação, etc.

Art. 41. Todas as vezes que, a respeito da aquisição de terrenos que não seja feita amigavelmente, para uma estrada de ferro, levantar-se uma questão relativa á indemnização devida, ou em caso de contestação a respeito de uma indemnizaçã reclamada por prejuizos causados a uma propriedade pela construcção de uma estrada de ferro, devendo essas contestações ser decididas, segundo o *Lands Clauses Consolidation Act* de 1845, por um jury reunido conforme as disposições desta lei, poderá a Companhia ou a parte adversa, antes de mandar a Companhia a petição ao Sheriff, dirigir-se ao juiz de um dos tribunaes superiores de lei commum, com séde em Westminster. Este juiz avocará a questão, si julgar conveniente, perante um dos tribunaes superiores, nas condições que determinar.

A questão será apresentada com uma exposição, a qual, em caso de desaccordo entre as partes, será estabelecida pelo proprio juiz, ou sob suas vistas. Dita exposição será arrolada, e entrará em deliberação, na mesma marcha que em um processo qualquer. O processo relativo a essa exposição será identico aos seguidos para as questões habitualmente submettidas ao tribunal, que conservará a esse respeito sua jurisdicção ordinaria. Si todavia tractar-se de terrenos desapropriados, e ao mesmo tempo de indemnizaçã por prejuizos causados ou a causar á propriedade, o jury deverá dar sentenças em separado, de accordo com o art. 49 do *Lands Clauses Consolidation Act*, 1845.

A Companhia pôde obter ordem do Juiz

Art. 42. Todas as vezes que uma Companhia, chamada ou auctorizada a apresentar, em virtude do *Lands Clauses Consolidation Act*, 1845, um *warrant* ao Sheriff nas contestações relativas ás indemnizações, se habilitar a obter uma ordem judiciaria, como se diz no art. precedente, a obtenção dessa ordem, e sua notificação á parte contraria, bastarão para desonerar a Companhia de sua obrigação relativa ao *warrant*.

Efeito da sentença do jury ou do tribunal

Art. 43. A sentença do jury ou do tribunal sobre os *warrants* auctorizados pela presente lei, no que concerne ás despesas e todos os outros pontos relativos, terão os mesmos efeitos que si tivessem sido pronunciados por um jury, e por um Sheriff, encarregados da questão por via de inquerito, aberto a pedido da Companhia ao dito Sheriff, segundo as clausulas do *Lands Clauses Consolidation Act* 1845.

Interpretação

Art. 44. Quando uma das expressões empregada nos tres artigos precedentes tiver sido legalmente definida pelo *Lands Clauses Consolidation Act* 1845, a dita expressão na presente lei será considerada como conservando o mesmo sentido.

Art. 45. *Custas judiciaes.*

N.º 2

QUADRO DOS CONSOLIDADOS E ACÇÕES DO CAPITAL EMITIDO INDICANDO A PROPORÇÃO REALIZADA

Total emittido	Total realizado	Chamadas em atrazo	Total não chamado	Total não emittido
<p>Inscrever cada classe de ca- pitaes ou acções por or- dem da data de creação, indicando o premio ou des- conto, si houver, em que tiver sido feita a emissão; os dividendos privilegiados ou fixos, si houver, e ou- tras condições.</p>				
<p>Total</p>				

N.º 3
CAPITAL REALIZADO EM OBRIGAÇÕES CONSOLIDADAS E EM EMPRESTIMOS

	REALIZADO POR EMPRESTIMOS			REALIZADAS EM OBRIGAÇÕES CONSOLIDADAS			TOTAL REALIZADO POR OBRIGAÇÕES E EMPRESTIMOS		
	%	∇	∇	%	∇	∇	%	∇	∇
Existente em									
» em									
Augmento									
Diminuição									
<p>Total autorizado por empréstimos e obrigações consolidadas relativamente ao capital criado, como se estabelece no Modelo n.º 1</p> <p>Total realizado por obrigações e por Bonus como acima</p>									
<p>Restante a realizar em (data)</p>									

N.º 4

RECEITAS E DESPESA SOBRE AS CONTA DO CAPITAL

DEBITO		CREDITO	
Total despendido em . . .	Total despendido durante o semestre	Total recebido em . . .	Total recebido durante o semestre
<p><i>Despesas :</i></p> <p>Linhas abertas ao trafego (n.º 2)</p> <p>Linhas em construcção (n.º 5)</p> <p>Material do trafego (n.º 5)</p> <p>Subscrições a outras estradas (n.º 5)</p> <p>Docas, barcos a vapor e outras empresas especiaes (n.º 5)</p>		<p><i>Recetta :</i></p> <p>Em accções e consolidados, conta n.º 2</p> <p>Emprestimos, conta n.º 3</p> <p>Obrigações consolidadas, conta n.º 3</p> <p>Recetas diversas não especificadas</p>	
<p>Balanco</p>			
<p>Total</p>		<p>Total</p>	

N.º 5

ESPECIFICAÇÃO DAS DESPESAS PARA O SEMESTRE FINDO EM . . .

Indicando sob títulos separados as somas pagas por aquisição de terrenos, para construção da linha e das estações, compreendendo os trilhos, coxins, dormentes, etc.; despesas com engenheiros, geometras, despesas legais, parlamentares, juros, comissões, etc.

Para as linhas abertas ao tráfego especialmente	
Para as linhas em construção especialmente	
Para o material do tráfego especialmente (indicando a natureza de cada parte)	
Para subscrições a outras estradas especialmente (indicando as linhas)	
Para docas, barcos a vapor, e outras empresas particulares	

Total da despesa do semestre como no quadro n.º 4

N.º 7

AVALIAÇÃO DAS DESPESAS POSTERIORES POR CONTA DO CAPITAL

	Durante o semestre findo em...	Durante o semestre seguinte	TOTAL
Linhas abertas ao trafego (especificação dos principais itens)			
Linhas em construção (especificação de cada linha).			
Material do trafego (especificação).			
Subscrições a outras estradas de ferro (especificação das linhas)			
Docas, barcos a vapor, e outros (especificação)			
Obras não começadas e interrompidas (especificação)			
Outros itens (especificados).			
Total			

N.º 3

EMISSÕES AUCORISADAS E OUTROS RECURSOS APPLICAVEIS ÀS DESPESAS ULTERIORES, COMO SE INDICA N.º 7

Acções e empréstimos ou emitidos mas ainda não realizados			
Outros meios (especificação)			
Total.			

N.º 9

CONTA DE RENDA

DEVE

DESPESAS

Semestre terminado em.....

Conservação da linha, das obras e das estações (ver formula A)	
Tracção	(ver formula B)
Reparação de carros e wagons	(» » C)
Despesas do trafego	(» » D)
Despesas geraes	(» » E)
Gastos legaes	
Despesas parlamentares	
Indemnizações (accidentes e perdas).	
Impostos e taxas	
Imposto cobrado pelo Thesouro	
Despesas especiaes e diversas	
Differença a levar á conta de renda liquida	

HAVER

RECEITAS

Semestre terminado em.....

Viajantes	
Encommendas, animaes, carros, etc	
Serviço dos Correios	
Mercadorias	
Gado	
Productos mineraes	
Receitas especiaes e diversas, como canaes, paquetes, rendas, direitos de transferencia, etc	
Especificações	

N.º 10

CONTA DE RENDA LIQUIDA

DEVE

Semestre findo em.....

Juros de empréstimos hypothecarios e obrigações	
Juros das obrigações consolidadas	
Juros de entradas anticipadas	
Juros de empréstimos temporarios	
Juros de Lloyd's Bonus	
Juros de conta de Banco	
Conta de juros geraes (sendo devedora).	
Annuidades para aluguel de linhas, etc.	
Pagamentos especiaes e diversos (si houver)	
Diferença a repartir como dividendo (ver n. 13).	

HAYER

Semestre findo em.....

Transporte do semestre anterior	
Transporte da conta de renda n. 9	
Dividendos das acções de outras Companhias	
Contas dos banqueiro e conta geral de juros (sendo credora)	
Receitas especiaes e diversas (si houver)	
(Especificações a dar)	

N.º 11

Semestre findo em

Diferença disponível para dividendo segundo a conta do n.º 10	
Acções privilegiadas (a enumerar na sua ordem de criação com a sua taxa de dividendo)	
Acções ordinárias (dividendo na taxa de . . . %)	
A transportar para o semestre seguinte	

Formulas

N.º 12

Semestre findo em

A. CONSERVAÇÃO DA LINHA DE OBRAS D'ARTE, ETC.

Honorarios, despesas de escriptorio, administração geral . . . . .	. . . . .
Conservação e renovação da via-permanente . . . . .	. . . . .
Pessoal . . . . .	. . . . .
Material . . . . .	. . . . .
Reparação de caminhos, pontes, signaes e obras . . . . .	. . . . .
Despesas especiaes (si houver) . . . . .	. . . . .
Extensão em milhas conservada . . . . .	. . . . .
De via singela . . . . .	. . . . .
De via dupla . . . . .	. . . . .
TOTAL. . . . . .	. . . . .

C. REPARAÇÕES E REFORMA DE CARROS E WAGONS

<i>Carros :</i>	
Honorarios, despesas de escriptorio e administração geral . . . . .	.
Pessoal . . . . .	.
Material . . . . .	.
<i>Wagons :</i>	
Honorarios, despesas de escriptorio e administração . . . . .	.
Pessoal . . . . .	.
Material . . . . .	.
TOTAL . . . . .	.

D. DESPESAS DO TRAFEGO

Honorarios e salarios, etc. . . . .	. . . . .
Combustivel, illuminação, agua, armazens geraes . . . . .	. . . . .
Vestimentos . . . . .	. . . . .
Impressões, objectos de escriptorio e bilhetes . . . . .	. . . . .
Cavallos, arreios, etc . . . . .	. . . . .
Cobertas para wagons, etc . . . . .	. . . . .
Despesas de estações communs . . . . .	. . . . .
Despesas diversas . . . . .	. . . . .
Despesas especiaes (si houyer) . . . . .	. . . . .

E. DESPESAS GERAES

Administradores . . . . .	. . . . .
Fiscaes e contadores . . . . .	. . . . .
Honorarios de Secretario, directores, contadores e empregados . . . . .	. . . . .
Despesas de escriptorio dos mesmos . . . . .	. . . . .
Despesas de annuncios . . . . .	. . . . .
Seguros contra incendio . . . . .	. . . . .
Despesas telegraphicas . . . . .	. . . . .
Despesas de participação na Clearing House . . . . .	. . . . .
Despesas especiaes (si houver) . . . . .	. . . . .

N.º 13

BALANÇO GERAL

DEVE

Conta de capital, saldo credor da conta n.º 4 . . .	
Conta de renda, saldo credor da conta n.º 10 . . .	
Juros e dividendos não pagos	
Dividendo e juros garantidos exigíveis	
Empréstimos temporários	
Lloyd's Bonds e outras obrigações não incluídas no quadro dos empréstimos n.º 3	
Saldo devido aos banqueiros	
Dividas a outras companhias	
Somma devida a Clearing House	
Dividas diversas	
Fundos de seguro (incendio) para estações, outras obras e construções	
Fundos de seguro para paquetes	
Diversas	
TOTAL	

HAYER

Especies nos bancos. Conta corrente	
Depositos a juros	
Depositos em titulos, rendas e fundos publicos	
Idem em acções de Companhias de estradas de ferro, não incluídas na conta de estabelecimento.	
Mercadorias geraes	
Contas de trafego devidas á Companhia	
Sommas devidas por outras Companhias	
» » pela Clearing House	
» » pela administração dos Correios	
Contas diversas a receber	
Diversas	
TOTAL	

N.º 14

QUADRO DAS EXTENSÕES

	Milhas autorisadas	Milhas construidas	Milhas em construção ou a construir	Milhas traçadas por locomotivas
Linhas de que a Companhia é proprietaria				
» » » » co-proprietaria				
» » » » arrendadas ou alugadas á Companhia				
TOTAL				
Linhas em trafego				
Linhas extranhas em trafego				
TOTAL				

N.º 15

QUADRO DAS DISTANCIAS PERCORRIDAS PELOS TRENS

Semestre terminado em _____

Trens de viajantes	
Trens de mercadorias e productos mineraes	
TOTAL	

(assig.)—N. presidente ou vice-presidente da C.^a
 N. secretario ou contador da C.^a

CERTIFICADO RELATIVO Á LINHA

Certifico que a totalidade da via ferrea, das estações, construções, canaes e outras obras possuidas pela Companhia foram durante o semestre findo, mantidas em bom estado de conservação e reparação.

(assig.)—N...

engenheiro.

Data

CERTIFICADO RELATIVO AO MATERIAL RODANTE

Certifico que a totalidade do material da Companhia (locomotivas, tenders, carros, wagons, machinas e utensilios), bem como as machinas de seus vapores, foram durante o semestre findo, mantidos em bom estado de conservação e reparação.

(assig.)—N. engenheiro chefe ou
 superintendente das locomotivas.

CERTIFICADO DOS FISCAES

(Segundo as prescrições da lei 30 e 31 Victoria)

Modelo n. 1. Regulation of Railways Act, 1871

(DISPÕE SOBRE ESTADÍSTICA)

QUADRO organizado em execução de ..., pela Companhia de estrada de ferro de ... de seu capital, acções e obrigações autorisado e das sommas entradas para o seu capital ordinario e privilegiado, obrigações consolidadas, ou divida fundada em 31 de Dezembro de ... indicando a taxa % dos dividendos do anno ... para cada um de seus capitães, mostrando tambem as dividas existentes em 31 de Dezembro de ... classificadas segundo as diversas taxas de juros, e o capital subscripto a outras empresas arrendadas ou exploradas pela Companhia ou independentes.

Nome da Companhia	Capital autorisado até 31 de Dezembro de... abrangendo a importância autorisada por subscrição a outras empresas arrendadas ou exploradas pela Companhia ou independentes (1)		Capital accões e consolidado realisado em 31 de Dezembro de..., incluídas as subscrições a outras empresas										Capital realisado por meio de empréstimos e obrigações consolidadas, em 31 de Dezembro de... (3)				Total do capital accões e obrigações realisado em 31 de Dezembro de ...	Subscrições a outras empresas
	Por accões (2)	Por empréstimos	Ordinario	Taxa do dividendo	Garantido	Taxa do dividendo garantido	Taxa do dividendo pago	Privilegiado	Taxa do dividendo privilegiado	Taxa do dividendo pago	Taxa do capital accões e consolidado em 31 de Dezembro de ...	Imprestimos	Taxa do juro	Obrigações consolidadas	Taxa do juro	Total realisado por empréstimos e obrigações consolidadas em 31 de Dezembro de...		

Este quadro deverá ser datado e asrignado pelo empregado ou empregados da Companhia que respondem por sua exactidão.

(1) Indicar-se-á todo o capital autorisado pelo Parlamento ou pelo *Board of Trade*, em virtude da lei de 1864 mas não o autorisado para as empresas que foram abandonadas. (2) Quando for autorisada uma subscrição — extra — capital existente, esta somma será indicada na última columna. (3) Não confundir as obrigações consolidadas com os empréstimos, nem fazer figurar a mesma somma sob dous títulos.

Regulation of Railways Act, 1871 N.º 2

QUADRO estatístico organiado em em execução de ..., do trafego de viajantes e mercadorias para o anno findo em 31 de Dezembro de (...), na estrada de ferro ... e nas linhas de ... (2) pertencentes a ...; exploradas ou arrendadas pela Companhia...

Nome da Companhia																											
EXTENSÃO	Via singleta	Via dupla	Total	VIAJANTES Numero de viajantes não comprehendidos os de bilhete (4) de assinatura		MERCADORIAS Toneladas Classe geral Toneladas Viajantes de mercadorias		PERCORRIDOS PELOS TRENS DE		RECEITA DE VIAJANTES 1.ª classe 2.ª classe 3.ª classe Bilhetes de assinatura Total			Excedente de bagagem, encomendas etc. nos trens de viajantes ...		Correio	Total das receitas dos trens de Viajantes		Mercadorias		Annues	Minerues	Total das receitas dos trens de mercadorias		Racetas diversas, portagens, cannas, vapores, etc.		Total geral das receitas das proventicias	

Este quadro será datado e assignado pelo empregado ou empregados da Companhia, que responderem por sua exactidão.

(1) Sendo as contas da Companhia encerradas em epocha differente, indicar-se-á qual é o periodo abrangido no quadro. (2) Indicar todas as linhas cujo trafego for comprehendido neste quadro. (3) Este algarismo não deverá comprehendere as linhas das outras Companhias, sobre as quaes a Companhia tem simplesmente o direito de fazer circular os seus trens. Ella abrangera a metade das linhas exploradas em common. (4) Os bilhetes de ida e volta contar-se-ão por dois, cada menino por um viajante. (5) Indicar o numero de bilhetes de estação, e não o numero presmido de seus viajantes.

Regulation of Railways Act, 1871

N.º 3

QUADRO organiado em execução de ... pela Companhia da estrada de ferro de ... das despesas de tráfego e do material rodante da Companhia ... e das estradas de ferro (1) ... exploradas ou arrendadas pela Companhia ...

	DESPESAS DE TRÁFEGO PARA O ANNO FINDO EM 31 DEZEMBRO DE (2) ...	MATERIAL RODANTE EM 31 DE DEZEMBRO DE ...
Nome da Companhia	Extensão das linhas em tráfego em 31 de Dezembro de ...	
	Conservação e renovação da via permanente e das obras.	Locomotivas.
	Tráfego, incluindo machinas fixas	Carros de viajantes
	Reparação e renovação de carros e vagões	Outros carros ligados aos trens de viajantes
	Despesas de tráfego	Outros trens de viajantes
	Despesas gerais	Wagons de mercadorias e gado
	Impostos e taxas locais	Outros Vehiculos
	Imposto de 5% em proveito do Thesouro	Total das 5 columnas precedentes
	Indemnizações por acciden-tes nos viajantes (4)	
	Indemnizações por perdas e avarias de mercadorias.	
	Despesas legais e parlamentares	
	Barcos, canoas e portos	
	Despesas diversas	
	Total das despesas de tráfego	

Este quadro será datado e assignado pelo empregado ou empregados da Companhia, que responderão por sua exactidão.

(1) Indicar os nomes das estradas comprehendidas no quadro acima. (2) Si as contas da Companhia forem encerradas em epocha differente desta, indicar-se-á qual o periodo comprehendido no quadro. Isto não deverá abranzer as linhas das outras Companhias sobre as quaes a Companhia tiver simplesmente direito de transitio. Elle comprehenderá a metade das linhas exploradas em commun. (4) As despesas legais relativas aos casos de indemnisação serão incluídas nas despesas legais e parlamentares.

Este quadro deverá comprehender as sommas pagas para fundos de conservação e de reserva de qual-quer especie, repartidos pelas diversas columnas a que se referirem. Não conterá juros de emprestimos.

LEI DE 21 DE JULHO DE 1873

(Regulation of railways Act)

LEI PARA MELHOR ASSEGURAR A EXECUÇÃO DO «RAILWAY AND CANAL TRAFFIC ACT» DE 1854

Fica estabelecido por sua Magestade a Rainha, por e comparecer e consentimento dos Lords espirituaes e temporaes e das communes reunidas no presente Parlamento, e por sua auctoridade, a saber:

Preliminares*Titulo abreviado*

Art. 1.º Esta lei poderá ser citada sob o titulo — Lei de 1873 creando regulamento para as estradas de ferro (Regulation of Railways Act, 1873).

Entrada em vigor

Art. 2.º Esta lei entrará em vigor a partir de 1.º de Setembro de 1873, salvo as revogações adiante indicadas.

Definições

Art. 3.º Nesta lei a expressão *Companhia de estradas de ferro* abrange toda pessoa que possuir como proprietaria ou locataria, ou explorar no Reino Unido uma estrada de ferro construida ou explorada em virtude de uma lei do Parlamento.

A expressão *Companhia de canal* abrange toda pessoa que possuir como proprietaria ou locataria, que explorar ou que tiver o direito de cobrar portagens sobre um canal do Reino Unido, construido ou explorado em virtude de uma lei do Parlamento.

A expressão *pessoa* abrange um grupo de pessoas constituídas em sociedade incorporada ou não incorporada.

A expressão *estrada de ferro* abrange as estações, linhas de estacionamento e desvio, armazens, docas que pertençam á estrada de ferro e estejam empregadas no serviço publico de transporte.

A expressão *canal* abrange toda via navegavel que tenha sido creada, ou sobre a qual possam ser cobradas taxas em virtude de auctorisação do Parlamento. Ella abrange os armazens e desembarcadouros que fizerem parte integrante do canal ou do rio, e que fôrem empregados em serviço publico.

A expressão *trafego* abrange não só passageiros e sua bagagens, as mercadorias, os animaes e os outros objectos que transportar uma Companhia de estrada ou de canal, mas também os carros, wagons, carretões, botes, vehiculos de qualquer especie, preparados para circular na estrada de ferro ou no canal de uma Companhia.

A expressão *malas do correio* os saccos de cartas e outros, cujo transporte fôr confiado ao correio.

A expressão *lei especial* (*special act*) significa uma lei local, ou local e pessoal, ou uma lei de uma natureza local e pessoal; ella abrange as ordens e os regulamentos provisórios do Ministerio do Commercio confirmados por uma lei do Parlamento, e certificados concedidos pelo Ministerio do Commercio, em virtude do *Railways Construction Facilities Act, 1864*.

A expressão *Thesouraria*, significa os Commissarios da Thesouraria de Sua Magestade, em exercicio.

Nomeação e deveres dos Commissarios de estradas de ferro

Art. 4. *Revogado pela lei de 1888.*

Os commissarios não poderão ter interesses na estrada de ferro ou canal

Art. 5. Toda pessoa nomeada commissaria em virtude da presente lei, deverá, dentro do praso de tres mezes a contar da data da nomeação, desfazer-se absolutamente de quaesquer valores, acções, obrigações ou outros titulos das Companhias de estradas de ferro ou de canaes do Reino Unido que por ventura possuir.

A nenhum Commissario enviado em virtude da presente lei será permittido comprar qualquer desses ou delles tirar proveito ou beneficio, em quanto durar o mandato de commissario. Si acontecer que por testamento ou successão lhe tocar qualquer propriedade dessa natureza, deverá desfazer-se absolutamente della no prazo de 3 mezes.

E' prohibido aos commissarios exercer a jurisdicção que lhe é conferida pela presente lei em negocios cujo objecto em litigio directamente ou indirectamente lhes interesse, salvo consentimento das partes.

Os Commissarios consagrarão todo seu tempo ao desempenho dos encargos conferidos pela presente lei, e não acceitarão nenhum emprego ou funcção que os possa distrahir delles.

Transferencia aos Commissarios da jurisdicção conferida pelo Railway and Canal Traffic Act de 1854

Art. 6. Toda pessoa que tiver de queixar-se de um facto ou de uma omissão constituindo uma violação do artigo 2.º do *Railway an Canal Traffic Act, 1854* (1) ou do artigo 16.º do *Regulation of Railways Act, 1868*, ou da presente lei, ou de qualquer disposição legislativa, emendando ou applicando essas diferentes leis, poderá dirigir-se aos Commissarios. Qualquer outra pessoa nomeada, pelo Ministerio do Commercio, munida de certificado pelo qual o Ministerio do Commercio prove uma violação ou contração desse genero, poderá igualmente dirigir-se aos Commissarios. E para permittir a estes instruir e julgar a questão que for objecto da queixa, poderão exercer elles toda a jurisdicção conferida pelo art. 3 do *Railway and Canal Traffic Act 1854* aos diferentes tribunaes e juizes encarregados de decidir sobre as queixas previstas pela lei de 1854. Os Commissarios poderão tomar decisões do mesmo genero que esses tribunaes e juizes. Os ditos tribunaes e juizes deixarão de exercer a jurisdicção que lhes tinha sido conferida em virtude do precitado artigo, salvo tratando-se de fazer executar decisões dos commissarios.

Faculdade de permittir ás Companhias o fornecimento de observações prévias

Art. 7. Quando os Commissarios tiverem recebido uma queixa, denunciando uma infracção commetida por uma Companhia de estrada de ferro ou de canal, relativamente a alguma das disposições legaes a que se estende sua jurisdicção, poderão os mesmos, julgando conveniente, e antes de ordenar ou permittir qualquer processo official, communicar a queixa á Companhia accusada para que esta possa apresentar as observações que julgar convenientes.

As desintelligencias entre Companhias serão julgadas pelos Commissarios, etc.

Art. 8. Quando em virtude de uma lei geral, ou especial, anterior ou posterior á presente lei, deva ou possa ser submettida á arbitramento um desaccordo entre Companhias de estradas de ferro, ou entre Companhias de canaes, ou entre uma Companhia de estrada de ferro, e uma Companhia de canal, será o mesmo desaccordo submettido aos Commissarios, si estes o consentirem, e si uma das partes o pedir. Entretanto, esta faculdade de passar o litigio aos Commissarios não se applicará ás

(1) Veja—vol. 1.º Cap. (Inglaterra).

questões para as quaes tenha sido designado um arbitro, em uma lei geral ou especial, por seu nome ou pelo titulo de suas funcções, ou para as quaes, tendo sido nomeado um arbitro permanente em virtude de uma lei geral ou especial, pensem os Commissarios que o desaccordo póde ser submettido a este com mais conveniencia.

Atribuição geral

Art. 9. Toda desintelligencia ou desaccordo em que uma das partes fôr uma Companhia de estrada de ferro ou de canal, a pedido das interessadas e com o consentimento dos Commissarios poderá ser submettida á decisão destes ultimos.

Transferencia aos Commissarios de certos poderes do Ministerio do Commercio

Art. 10. Os poderes e funcções abaixo designados serão transferidos do Ministerio do Commercio para os Commissarios, a saber:

I. Os poderes conferidos ao Ministerio do Commercio pela 3.^a parte da *Railways Clauses Act, 1863*, ou qualquer lei especial relativamente á approvação de tratados de trafego celebrados entre Companhias de estradas de ferro.

II. Os poderes e funcções conferidas ao Ministerio do Commercio pelo art. 35 do *Railways Clauses Act, 1863* em relação ao exercicio dos poderes que têm as Companhias com referencia aos barcos a vapor.

As disposições das leis precitadas que conferem esses poderes e impõem essas obrigações, ou que a elles se referem, serão interpretadas, quando isso puder conformar-se com a presente lei, como si os Commissarios nellas fossem citados em lugar do Ministerio do Commercio.

Interpretação e emenda da lei

Arts. 11 a 13. Revogados pela lei de 1888.

Publicação de tarifas

Art. 14. Toda Companhia de estrada de ferro ou de canal terá em cada uma de suas estações e armazens um ou mais livros indicando as tarifas em vigor para o transporte de mercadorias não comprehendidos os passageiros e suas bagagens, dessa estação ou desse armazem a qualquer lugar para onde se façam despachos, e contendo os preços que poderão ser cobrados em virtude desses tratados especiaes, com indicação da distancia a

partir da estação ou do armazem, até ás outras estações, armazens, linhas de parada e desvio e outros logares a que se applicar a tarifa.

Todos esses livros serão franqueados, em qualquer hora razoavel, ao exame gratuito de qualquer pessoa.

De vez em quando poderão os Commissarios, a pedido de pessoa interessada, ordenar á Companhia de estrada de ferro ou de canal que indique para uma especie particular de transporte separadamente, no registro das tarifas, quaes as partes do preço total que se applicam á estrada de ferro ou canal, incluída a portagem, o uso dos wagons ou dos barcos, as despesas por locomotiva, e outras despesas cuja natureza deverá ser especificada.

A Companhia que não se conformar com as prescripções deste artigo será punivel, por cada contravenção e por cada dia durante o qual esta continuar, com uma multa que não excederá de 5 libras, a qual será cobrada como as previstas pelo *Railways Clauses Consolidation Act 1845*. (1)

Faculdade dos Commissarios para fixar taxas accessorias

Art. 15. Os Commissarios poderão examinar e resolver qualquer questão ou dificuldade a que possam dar logar as taxas accessorias (*terminal charges*), quando estas não tiverem sido fixadas por uma lei do Parlamento, e decidir qual é a somma razoavelmente devida a uma Companhia por carregamento, descarga, cobertura, carroto na partida ou na chegada, e outros serviços analogos. A decisão tomada pelos Commissarios em virtude da presente lei, terá força legal perante todos os tribunaes e em todos os processos legaes.

Convenções entre Companhias de estradas de ferro e Companhias de canaes

Art. 16. Nenhuma Companhia de estrada de ferro ou de canal, sinão estiver expressamente auctorizada por uma lei anterior á presente, poderá, sem auctorisação dos Commissarios devidamente communicada, concluir convenções tendentes a conferir a uma Companhia de estrada de ferro, ou ás pessoas que as administrarem ou fizerem parte de sua administração, um direito de fiscalisação ou de intervenção nos transportes, nos preços de transporte ou portagens de uma porção qualquer do canal. Toda convenção desse genero celebrada sem a devida

(1) Um para a Inglaterra, outro para a Escocia.

sanção, depois de entrar em vigor a presente lei, será irrita e nulla.

Os commissarios negarão sua sanction a todas as convenções que na sua opinião fõrem prejudiciaes ao interesse publico.

Pelo menos um mez antes da approvação da convenção exemplares do projecto da mesma, certificados pelo Secretario da Companhia de estrada de ferro, ou de uma das Companhias contractantes, serão depositados para exame do publico, na repartição dos Commissarios, nos cartorios de paz do condado, districto, ou divisão da Inglaterra ou da Irlanda, no qual estiver situada a repartição principal de uma das Companhias de canal parte na convenção, assim como no principal cartorio do sherif de cada condado na Escossia. Um annuncio da Convenção projectada, com os nomes das pessoas entre as quaes e por conta das quaes essa convenção se deva fazer, e todas as minuciosidades supplementares que os Commissarios poderão exigir, será publicado nas Gazetas de Londres, de Edimburgo ou de Dublin, conforme esteja situado na Inglaterra, na Escossia ou na Irlanda a sede principal de uma das Companhias de canal que solicitar a convenção. Este annuncio será enviado ao Secretario ou funcionario principal de todas as Companhias cujos canaes communiquem com o da Companhia contractante. Além disso será o aviso publicado de qualquer outro modo que prescreverem os Commissarios a fim de informar a todas as pessoas que possam ser interessadas.

*Conservação dos canaes pelas *Companhias de estradas de ferro*

Art. 17. Toda Companhia de estrada de ferro que possuir ou administrar um canal ou parte de um canal, deverá em qualquer tempo, tel-o em bom estado de dragagem e trafego, com seus reservatorios, obras de arte e todas as dependencias. A alimentação deverá ser assegurada de maneira que em qualquer tempo se possa navegal-o sem obstaculo, sem interrupção e sem atrasos.

Transportes das malas do Correio

Transporte das malas

Art. 18. Todas as Companhias de estradas de ferro transportarão por todos os seus trens, as malas que lhes fõrem apresentadas, estejam ou não estas sob a guarda de um empregado delegado pelo Director Geral dos Correios, e sem ser preciso que este remetta á Companhia um aviso escripto.

Todas as Companhias de estradas de ferro darão todas as facilidades razoaveis para o recebimento e remessa das malas ás

diferentes estações, sem exigir que ellas sejam registradas, e sem causar outro qualquer embaraço.

Quando as malas estiverem sob a guarda de um empregado designado pelo Director Geral dos Correios, a Companhia de estrada de ferro permittirá que este empregado receba e entregue as malas em todas as estações, por si ou por seus auxiliares, prestando-lhe o auxilio que por ventura pedir.

Remuneração pelo transporte das malas

Art. 19. Todas as Companhias de estradas de ferro terão direito a uma remuneração conveniente pelos serviços que prestarem de accordo com a presente lei no transporte das malas. O preço será pago pelo Director Geral dos Correios.

Qualquer divergencia entre o Director Geral dos Correios e uma Companhia de estrada de ferro, relativamente á importancia da remuneração, ou a qualquer outra questão levantada pela presente lei, será resolvida por arbitramento, do modo previsto na Lei 1 e 2 Victoria Cap. 98.º, ou pelos Commissarios de estradas de ferro, si a Companhia o preferir.

Transporte das malas por barcos a vapor

Art. 20. Quando uma Companhia de estrada de ferro, empregar, conservar ou explorar barcos a vapor, ella mesma ou em participação, para ligar cidades ou portos, todas as clausulas da presente lei relativas ao transporte das malas pela estrada de ferro, se applicarão aos barcos a vapor, no que lhes fõrem applicaveis.

Disposições regulamentares sobre os Commissarios

Arts. 21 a 25. Revogados pela lei de 1888.

Ordens dos Commissarios

Art. 26. Qualquer ordem ou decisão dos Commissarios, em execução da presente lei, póde ser assimilada a uma ordem ou regra emanada de um tribunal superior, e será executada pelo modo indicado no art. 3.º do *Railway and Canal Traffic Act 1854*, quanto ás citações ou ordens nelle mencionados, ou da mesma maneira que as decisões dos tribunaes superiores.

Para execução deste artigo poderão ser formuladas regras geraes e ordens por um dos tribunaes superiores do mesmo modo que para qualquer outro negocio da alçada de dito tribunal.

(*A parte final deste artigo foi revogada pela Lei de 1888*).

Sessões

Art. 27. Os Commissarios fixarão os logares e horas de suas sessões, e as regras para seus trabalhos, segundo julgarem mais conveniente para prompto despacho dos negocios. Conformando-se com as prescripções da presente lei, poderão reunir-se em sessão, todos ou separadamente, em sessão publica ou secreta. Si, porém, houver pedido de uma das partes, toda queixa que lhe fôr dirigida será ouvida e julgada em audiencia publica.

Custas

Arts. 28 a 29. Revogados pela Lei de 1888.

Documentos

Art. 30. Todo documento assignado por um ou muitos dos Commissarios será recebido em justiça, sem legalisação das assignaturas, e considerado como emanado devidamente dos Commissarios até prova em contrario.

Relatorios annuaes

Art. 31. Os Commissarios dirigirão uma vez por anno a Sua Magestade um relatorio sobre seus trabalhos realizados em virtude da presente lei. Esse relatorio será submettido a ambas casas do Parlamento, dentro de 14 dias depois de feito, si o Parlamento estiver reunido, e no caso contrario, 14 dias no maximo depois da primeira reunião das Camaras.

Disposições diversas*Determinação de emolumentos*

Art. 32. Os Commissarios poderão, em qualquer tempo depois da promulgação da presente lei, e de accordo com a Thesouraria, fixar os emolumentos a cobrar pelo processo das questões submettidas á sua jurisdicção; de tempos a tempos poderão da mesma forma augmentar ou diminuir ditos emolumentos, abolil-os, ou substituil-os por outros.

Art. 33. Revogado pelo *Statute Law Revision Act 1883*.

Art. 34. Revogado pela Lei de 1888.

Como fazer as notificações

Art. 35. Toda notificação ordenada ou auctorizada pela presente lei, poderá ser impressa, escripta, ou em parte impressa e em parte escripta. Ella poderá ser enviada pelo Correio, e neste caso será considerada como tendo sido recebida no momento em que a carta que a contenha tiver sido entregue nas condições ordinaria do serviço do Correio; e para provar que foi enviada bastará provar que a carta contendo o certificado de notificação foi franqueada, com o devido endereço e collocada no Correio.

Applicação da lei à Escossia

Art. 36. Na applicação da presente lei á Escossia:

I. A expressão «comparecer *sub pena* perante um *court of record*», significará «comparecer por citação perante um *court of justiciary*».

II. O *Queen's and Lord treasurer's remembrancer* preencherá as funções de chefe de um dos tribunaes superiores

Disposições temporarias

Art. 37. Revogado pela Lei de 1888.

LEI SOBRE O TRAFEGO DAS ESTRADAS DE FERRO
E CANAES, DE 10 DE AGOSTO DE 1888

(An Act for the better regulation of Railway and Canal
Traffic, and for other purposes)

E' decretado o seguinte :

1.º Esta lei póde ser citada como a lei sobre o Trafego das Estradas de Ferro e dos Canaes, de 1888.

Esta lei será feita com a lei sobre Regulamentação das Estradas de Ferro de 1873, e as que a emendarem; e essas leis com esta podem ser citadas conjunctamente como as leis sobre o Trafego das Estradas de Ferro e Canaes, de 1873 e 1888.

PRIMEIRA PARTE

Tribunal dos commissarios de estradas de ferro e canaes e seu regimento

Estabelecimento da Comissão das Estradas de Ferro e Canaes

2. A contar da data da revogação das disposições relativas aos Commissarios contidas na lei de 1873, que estabeleceu regulamento para as estradas de ferro, será estabelecida uma nova Comissão, que terá o nome de Comissão das Estradas de Ferro e dos Canaes (á qual se faz allusão no correr da presente lei quando se diz «os Commissarios», e que se comporá de dous membros titulares e tres *ex-officio*.

Esta Comissão constituirá um tribunal de *record* e terá um sello official que será reconhecido em justiça. Ella poderá funcionar não obstante as vagas que se derem entre seus membros.

Nomeação e condições de nomeação dos Commissarios titulares

3. (1) Os dois Commissarios titulares poderão ser nomeados por sua Magestade em qualquer época depois de votada esta lei, e sempre que se derem vagas.

(2) Elles serão nomeados sobre proposta do presidente do Ministerio do Commercio (Board of Trade), e um delles deverá ter experiencia dos negocios ferro-viarios.

(3) O artigo 5.º da lei de 1873 estabelecendo regulamento para as estradas de ferro, será applicavel a cada um dos Commissarios titulares. (1)

(4) Os Commissarios titulares receberão, cada um honorarios que não excederão a 3000 libs. por anno, sendo a importancia fixada pelo Presidente do *Board of Trade*, de accordo com a Thesouraria.

(1) O artigo 5.º citado é o seguinte :

« Toda pessoa nomeada Commissario, em virtude da presente lei deverá, em um praso de 3 mezes a datar de sua nomeação, desfazer-se completamente de todos os valores, acções, obrigações, titulos a praso ou outros das companhias de estradas de ferro ou de canaes do Reino Unido, que possuir ou de possa retirar beneficio na época da nomeação; e emquanto a pessoa nomeada Commissario em virtude da presente lei conservar essas funções, não poderá adquirir por via de compra ou de outro modo, acções, obrigações, titulos a praso ou outros, ou retirar beneficio de semelhantes valores; e si lhe cobrarem elles por testamento ou successão deverá se desfazer delles no praso de 3 mezes ».

« E' vedado aos Commissarios, salvo consentimento mutuo das partes exercer a jurisdicção que lhes é conferida pela presente lei, nos negocios em que tenham interesse directo ou indirecto ».

« Os Commissarios deverão consagrar a totalidade de seu tempo a preencher as funções que lhe confere a presente lei; e não acceptar ou occupar cargo ou emprego que seja incompativel com esta condição ».

(5) O Lord Chancellor, si julgar opportuno poderá demittir por incapacidade ou máo procedimento qualquer dos Commissarios titulares.

Nomeação e attribuições dos Commissarios ex-officio

4. (1) Os tres membros ex-officio da Commissão das estradas de ferro e dos canaes, serão nomeados um para a Inglaterra, um para a Escocsia e o terceiro para a Irlanda. Elles não poderão funcionar sinão na parte do Reino Unido a que tenham sido destinados.

(2). Os commissarios *ex-officio* serão juizes de tribunal superior, escolhidos :

a) para a Inglaterra, pelo Lord Chancellor.

b) para a Escocsia, pelo Lord Presidente do tribunal de sessão.

c) para a Irlanda, pelo Lord Chancellor da Irlanda.

Elles serão nomeados para um periodo que não poderá ser inferior a cinco (5) annos.

(3). O Lord Chancellor, o Presidente do tribunal de sessão e o Lord Chancellor da Irlanda, estabelecerão, cada um para o que lhe diz respeito os regulamentos para o serviço respectivo dos Commissarios *ex-officio* da Inglaterra, da Escocsia e da Irlanda, fixando a epocha e o logar de suas sessões; e tendentes a assegurar prompto e conveniente despacho de negocios.

Sessões da Commissão

5. (1) Sob as condições estipuladas na presente lei, e nos regulamentos geraes que della dependem, os Commissarios poderão escolher séde em qualquer logar do Reino Unido, conforme as necessidades do negocio que tiverem a tratar.

(2). A séde central da Commissão será estabelecida em Londres. Quando as sessões publicas effectuarem-se em Londres, os Commissarios se reunirão nos Tribunaes Reaes de Justiça, ou em qualquer outro logar que designar o Lord Chancellor, de tempos a tempos.

(3). As questões serão estudadas por tres Commissarios pelo menos; o Commissario *ex-officio* exercerá as funcções de presidente, e sua opinião prevalecerá sobre todos os pontos que no entender da Commissão constituem questões de direito.

(4). Respeitadas as disposições precedentes, o artigo 27 da Lei de 1873 creando regulamento para as estradas de ferro, será applicado á Commissão (1), podendo dous Commissarios tomar sempre uma decisão.

(1) Art. 27. Os Commissarios fixarão as epochas e os logares de suas sessões, assim como o process, que julgarem máis conveniente para o prompto despacho dos

(5). Todo juiz que tiver consentido em exercer as funções de Commissario *ex-officio* deverá tomar conhecimento dos negócios de sua competencia, assim que se achar preparada a respectiva instrução, e no praso o mais curto possível.

Elle só será obrigado a prestar seus outros serviços de juiz de tribunal superior, quando os de Commissario não fôrem exigidos.

(6). Quando um juiz nomeado Commissario *ex-officio* se achar na impossibilidade temporaria de preencher suas funções, o Lord Cancellor, o Lord Presidente do tribunal de sessão ou o Lord Chanceller para a Irlanda designará conforme o caso, para a Inglaterra, para a Escossia ou para a Irlanda, o juiz do Tribunal superior que deverá substituí-lo como Commissario *ex-officio*, o juiz supplente, assim nomeado, será considerado como commissario *ex-officio* para os negocios que tiver de tratar.

(7). Quando o presidente do *Board of Trade* verificar que um commissario *ex-officio* se acha na impossibilidade de tomar conhecimento de um negocio, ou que existe um logar vago no seio da Commissão, poderá nomear um commissario interino que será encarregado da instrução do negocio, si reconhecer a necessidade de estatuir promptamente sobre a questão. Para tudo que disser respeito á questão que lhe fôr confiada, e até á completa liquidação da mesma, esse Commissario terá a mesma jurisdicção e os mesmos poderes que um Commissario titular; elle receberá honorarios pagos pelo Commissario que substituir, ou que serão tirados dos destinados ao cargo, si estiver vago o logar. O total da retribuição será fixado pelo Presidente do *Board of Trade*.

Nomeação de juizes auxiliares

6. Quando uma communicação das duas Camaras do Parlamento representar que, em virtude dos deveres impostos pela presente lei aos commissarios *ex-officio*, o despacho dos negocios do Alto Tribunal de Inglaterra exige a admissão de um juiz auxiliar deste Tribunal, Sua Magestade terá o direito de nomear um, e fazer preencher o seu logar, si ficar vago, mas sómente no caso em que igual pedido lhe tenha sido apresentado. As disposições legaes relativas á designação dos juizes do citado Tribunal Superior, ás suas attribuições, á sua categoria, aos seus honorarios, á sua pensão de aposentadoria e outras, serão applicaveis a qualquer juiz nomeado de accordo com o presente artigo. Todo juiz nomeado em execução do presente ar-

negocios. Poderão, elles, conformando-se com as disposições da presente lei, dar sessão em conjunto ou separadamente, secretas ou publicas; mas qualquer queixa de que tiverem conhecimento, deverá ser ouvida e julgada em audiencia publica si uma das partes a reclamar.

tigo ficará addido á divisão ou á secção do Tribunal que Sua Magestade designar, respeitadas os direitos adquiridos pelos outros juizes da dita divisão ou secção.

Disposições relativas ás queixas formuladas em certos casos por auctoridades publicas

7. (1) As auctoridades abaixo designadas, a saber:

a) Entre as auctoridades locaes, os conselhos de portos, as auctoridades de conservação, o conselho communal da cidade de Londres, o conselho municipal de uma cidade ou de uma villa, os corpos de representantes de condados que puderem ser constituidos por uma lei votada durante a sessão actual ou n'uma das sessões futuras do Parlamento, os juizes que derem sessões trimestraes, os commissarios das finanças de um condado da Escocia, a comissão metropolitana de obras publicas, as auctoridades sanitarias urbanas, que não façam parte dos conselhos citados, as auctoridades sanitarias ruraes;

b) As associações de negociantes ou de affretadores, as camaras de commercio ou de agricultura, munidas de um certificado do *Board of Trade*, attestando que têm ellas qualidades para agir;

poderão dirigir queixas aos commissarios a respeito de qualquer das questões sob sua jurisdicção, sem que os queixosos tenham de provar que são lesados pela contravenção. Poderão oppôr-se a uma decisão tomada pelos commissarios por occasião de uma queixa relativa á questão que diga respeito á sua jurisdicção, quando os commissarios julgarem que sua decisão pôde comprometter os interesses de ditas auctoridades ou das pessoas que representam.

(2). O *Board of Trade*, quando julgar conveniente, poderá exigir préviamente uma caução cuja importancia fixará e que servirá para garantir o pagamento das despesas a que os queixosos possam ser condemnados, antes de entregar o certificado.

(3). Qualquer certificado entregue segundo as disposições da presente lei, será valido por doze (12) mezes, a contar do dia em que fôr entregue, salvo si tiver sido retirado.

Jurisdicção

Transferencia á Comissão da jurisdicção dos Commissarios de estrada de ferro

8. A jurisdicção e poderes que foram conferidos aos Commissarios de estradas de ferro em virtude da lei de 1873 que estabelecem regulamentos para as estradas de ferro, e de qualquer outra lei ou disposição, ou que elles possam exercer quan-

do entrar em vigor a presente lei, serão transferidos aos novos Commissarios. A contar da entrada em vigor da presente lei, as disposições relativas aos Commissarios de estrada de ferro contidas na lei de 1873 que estabeleceu regulamento para as estradas de ferro ou em qualquer outra lei ou documento, serão applicaveis á Comissão das estradas de ferro e dos canaes instituida pela presente lei.

Jurisdicção dos Commissarios no que diz respeito ás leis especiaes

9. Quando as disposições de uma lei especial:

a) Contiverem estipulações relativas ás facilidades de transporte, ás preferencias indevidas, e outras materias previstas no art. 2.º da lei de 1854 (1), relativas aos transportes por estradas de ferro e canaes; ou

b) estabelecerem prazos para alguma das Companhias submettidas á presente lei construir uma estação, uma estrada ou qualquer outra obra de utilidade publica; ou

c) impuzerem a uma das Companhias submettidas á presente lei uma obrigação qualquer em favor do publico ou de um particular;

ou quando uma lei contiver disposições relativas aos ramaes particulares, aos desvios privados, os Commissarios terão, quanto ás queixas formuladas a respeito de contravenções as mesmas disposições, os mesmos poderes conferidos para conhecerem das queixas provenientes de uma infracção qualquer do art. 2.º da lei de 1854, relativas aos transportes por estradas de ferro e canaes, emendadas pelas leis subsequentes.

Jurisdicção em materia de portagem e de tarifas

10. Os Commissarios terão o poder de resolver sobre as difficuldades que surgirem a respeito da legalidade de uma taxa de portagem, de transporte ou outro referente ao serviço de mercadorias, e percebida ou reclamada em parte, ou na totalidade por uma das Companhias submettidas á presente lei. Elles poderão tornar obrigatorio o pagamento da parte ou da totalidade da taxa de portagem, de transporte ou outra de que elles tiverem reconhecido a legalidade.

Poder de ordenar facilidades de trafego contrariamente ás convenções pre-existentes

11. Nenhuma disposição contida em uma convenção feita antes ou depois de votada a presente lei, sem ter sido ratifica-

(1) Veja o art. 25 da presente lei.

da por uma lei, pelo *Board of Trade*, pela Comissão instituída pela lei de 1873 que estabeleceu regulamento para as estradas de ferro, ou pela presente lei, poderá impedir que alguma das Companhias submettidas á presente lei conceda as facilidades de trafego que as Comissões julgarem razoavel exigir della no interesse do publico, ou auctorisal-a a recusar ditas facilidades, ou impedir que os commissarios tomem e façam qualquer decisão a respeito.

Poder de conceder indemnisações, por perdas e danos

12. Em todos os negocios que fôrem de sua competencia, os commissarios poderão substituir as indemnisações que tiverem sido determinadas á parte lesada por perdas e danos correspondentes ao prejuizo que tiverem soffrido, ou acrescentar estas áquellas; a parte queixosa será desde então considerada como completamente desinteressada e não poderá reclamar nenhuma outra indemnisação, nem reembolso de taxa indevidamente percebida.

Entretanto, os commissarios não poderão conceder perdas e danos, sinão quando a parte lesada lhes tiver dirigido uma queixa motivada dentro dos doze (12) mezes que se seguirem á data da verificação do damno, por ella feita-

Os commissarios poderão certificar-se da importancia do damno, quer a juizo do seu tribunal, quer por meio de um inquerito feito por um ou muitos dentre si, ou por um agente de seu tribunal.

Recusa de perdas e danos quando os preços de transporte fôrem publicados sob certas condições

13. Em caso de queixa relativa a uma preferencia indevida os commissarios não concederão perdas e danos si verificarem que os preços de transporte que fizerem objecto do litigio, foram devidamente publicados nos repertorios de tarifas que a Companhia é obrigada a ter em cada uma de suas estações conforme o artigo 14 da lei de 1873 que estabeleceu regulamento para as estradas de ferro emendada pela presente lei, (1) salvo si a parte queixosa pedir por escripto á Companhia que remedeie quanto á queixa, ou caso esta não tenha, em praso razoavel, concedido as compensações que os commissarios julgarem equitativas.

Ordens a duas ou mais Companhias

14. Os commissarios poderão obrigar duas ou mais Companhias sob o regimen da presente lei a executar suas ordens,

(1) Veja arts. 33 e 34.

e, para isso, a tomar conjunctamente as medidas necessarias. As Companhias deverão submeter á Commissão proposições relativas á execução da ordem que tiverem recebido. Quando tiverem adoptado definitivamente esses projectos, os commissarios poderão obrigar cada uma das Companhias interessadas á execução da parte que lhe tocar. Elles terão a faculdade de fixar a parte de despesas que tocar a cada uma, e, si julgarem opportuno, poderão expedir ordens distinctas a uma ou algumas dellas.

Entretanto, o presente artigo não auctorisa os commissarios a impôr a essas Companhias uma ordem que não teriam o direito de dar si as duas formassem uma só Companhia.

Modificação do art. 8.º da lei de 1873 que estabeleceu regulamento para as estradas de ferro, a respeito das regras para arbitramento.

15. Para os fins do artigo 8.º da lei de 1873 que creou regulamento para as estradas de ferro (1), e de qualquer outra prescripção no sentido de submeter á Commissão das estradas de ferro as desintelligencias que surgirem entre as Companhias, e que nos termos de uma lei especial ou geral devam ou possam ser submettidas a arbitramento, as disposições contidas em qualquer convenção confirmada ou auctorisada por uma lei especial ou geral serão consideradas como fazendo parte da dita lei.

Atribuição para repartir despesas entre as Companhias de estradas de ferro e as pessoas que reclamarem a execução de certos trabalhos.

16. (1) Quando, a pedido que lhe fôr feito, o *Board of Trade*, ou os Commissarios, usando dos poderes que lhe forem conferidos por uma lei geral ou especial, ordenarem a uma das Companhias submettidas á presente lei que estabeleça uma ponte, um tunnel, um caminho de accesso, ou qualquer outra obra da mesma natureza, poderão, antes de formular a ordem, exigir que os requerentes, ou alguns delles, ou as pessoas que entenderem dever designar, se obriguem por contracto a pagar a totalidade

(1) Art. 8.º Quando uma divergencia entre companhias de estradas de ferro, ou entre companhias de canal, ou entre uma companhia de estrada de ferro e uma companhia de canal, dever ou puder ser submettida a arbitramento, em virtude de uma lei especial ou geral anterior ou posterior á presente lei, essa divergencia será affecta aos commissarios, a pedido de uma das companhias divergentes e si nisso consentirem os mesmos, em vez de arbitramento. Esta faculdade não será, entretanto, applicada aos negocios para os quaes tiver sido designado em alguma lei geral ou especial, um arbitro, por seu nome ou pelo titulo de suas funcções, ou para os quaes tendo sido nomeado um arbitro permanente em virtude de uma lei geral ou especial, pensarem os commissarios que a divergencia póde mais convenientemente ser-lhes submettida.

ou parte das despesas que dita obra comportar. As auctoridades locais seguintes, a saber: as auctoridades sanitarias, o conselho das estradas publicas, o inspector das estradas publicas, agindo de accordo com o conselho da parochia ou qualquer outra auctoridade que tenha attribuições para cobrar taxas, poderão, si julgarem conveniente, subscrever os compromissos que lhes impuzerem os commissarios ou o *Board of Trade* a respeito da ordem.

(2) Neste caso, as questões relativas ás pessoas que devam supportar as despesas referentes á obra tida em vista na ordem, bem como a proporção dessas despesas que lhes deve incumbir, serão reguladas pelos commissarios a pedido de um dos requerentes, ou com assentimento do *Board of Trade*.

(3) No presente artigo a expressão «*parochia*» terá o sentido que lhe é attribuido nas leis relativas ás estradas, e a expressão «*o consentimento do conselho da parochia*», significará, para as localidades que não tiverem assembléa parochial, o consentimento de uma assembléa de habitantes contribuintes das taxas para as estradas, comtanto que as assembléas deste genero tenham sido notificadas na forma exigida pela lei para as assembléas parochiaes.

Appellações

Provizimento ás appellações para um Tribunal superior de appellação, sobre certas questões

17 (1) Não se admittirá appellação sobre uma decisão da commissão relativa a uma questão de facto, ou a uma questão concernente ao *locus standi* de um queixoso.

(2) Salvas as excepções previstas na presente lei, as appellações sobre as sentenças dos commissarios deverão ser interpostas perante um Tribunal superior de appellação.

(3) As appellações deverão ser interpostas conforme as regras processuaes que de tempos a tempos serão estabelecidas para regulal-as pelas auctoridades competentes para estabelecer as regras de processo do Tribunal superior de appellação.

(4) O Tribunal de appellação que instruir uma questão em grau de appellação, deduzirá as conclusões que resultarem dos factos que tiver reconhecido, e que fôrem necessarios para exgottar a questão de direito, elle terá para isso os mesmos poderes que si a appellação fosse relativa á sentença de um Tribunal superior, e poderá formular as ordens que os commissarios têm o poder de estabelecer, e todas as que lhe parecerem equitativas. Elle taxará os gastos principaes e accessorios da appellação, sem que os mesmos gastos possam de modo algum incumbir aos commissarios.

(5) A decisão do Tribunal superior de appellação será definitiva. Entretanto, no caso de divergencia de opinião entre dous Tribunaes superiores de appellação, um delles poderá auctorisar uma

appellação perante a Camara dos Lords, e marcar os gastos referentes a esta nova appellação.

(6) Respeitadas as disposições da presente lei, os regulamentos ou actos dos commissarios não serão susceptíveis de revisão, nem poderão ser alterados ou annullados por defesa, ordem, ou por outra maneira a pedido da Corôa, ou de qualquer outro modo.

Disposições supplementares

Poderes geraes e execução obrigatoria dos regulamentos

18 (1) Para os fins e sob as condições da presente lei, os Commissarios terão o poder judiciario de examinar e resolver todas as questões de direito ou de facto. Elles terão os poderes, direitos e privilegios de um Tribunal superior para tudo o que diz respeito á intimação e interrogação de testemunhas, á producção e inspecção dos documentos, a execução obrigatoria de seus regulamentos, á occupação e visita das propriedades e outras formalidades que comporta a jurisdicção que lhes é conferida pela presente lei, e que são proprias a assegurar a sua execução.

As penas applicaveis por desobediencia ao Tribunal não poderão, entretanto, ser comminadas sem auctorisação dum commissario ex-officio.

(2) Os Commissarios poderão rever, revogar ou modificar alguns de seus regulamentos; salvo, porém, as excepções previstas pela presente lei, suas decisões serão definitivas.

Despesas

19. Os gastos principaes e accessorios de processo perante a Comissão, serão taxados discrecionariamente pelos commissarios; elles estabelecerão igualmente a distribuição e o modo de taxação dos mesmos.

Poder para estabelecer regulamentos

20. (1) Os commissarios poderão, de tempos a tempos, com approvação do Lord Chancellor e do Presidente do *Board of Trade*, estabelecer, revogar ou modificar os regulamentos geraes que regem o processo estabelecido pela presente lei, ou, em geral, que tem por objecto a execução da presente parte da presente lei.

(2). Todo regulamento estabelecido em execução do presente artigo será submettido ao Parlamento dentro das tres

(3) semanas que se seguirem á sua publicação si o Parlamento estiver em sessão, e no caso contrario dentro das tres (3) semanas que se seguirem á abertura da sessão seguinte; este regulamento será reconhecido em juizo, e terá seus effeitos como se estivesse comprehendido na presente lei.

Nomeação de empregados, etc.

21 (1) A Commissão das estradas de ferro e dos canaes, terá á sua disposição, auxiliares e empregados cujo numero será de tempos a tempos fixado pelo Lord Chancellor de accôrdo com a Thesouraria.

(2). Os ordenados desses auxiliares e empregados serão temporariamente fixados pela Thesouraria.

Vencimentos, despesas etc.

22. Os honorarios dos commissarios titulares e dos auxiliares e empregados da Commissão das estradas de ferro e dos canaes, bem como as despesas de dita Commissão, e as que resultarem da execução da presente lei serão pagos por conta dos fundos que o Parlamento votar.

Companhias a que se applica a presente parte da presente lei

23. A presente parte da presente lei será applicavel a qualquer Companhia de estrada de ferro, a qualquer Companhia de canal, e a qualquer Companhia de estrada de ferro e de canal.

SEGUNDA PARTE

Trafego

Revisão da chussificação do trafego e das tarifas

24 (1) Não obstante as disposições contidas em uma lei geral ou especial qualquer, toda Companhia de estrada de ferro será obrigada a submitter ao *Board of Trade* uma classificação revista das mercadorias, assim como o quadro das taxas maximas que se propuser a empregar no trafego.

A classificação e o quadro de taxas em questão indicarão a natureza e o total de todas as taxas accessorias que a Companhia deseja ser auctorizada a perceber, e bem assim as circumstancias segundo as quaes deverão ser percebidas essas taxas accessorias.

Estabelecendo os totaes das taxas accessorias as Companhias de estradas de ferro só levarão em conta as despesas rasoaveis

a que estão sujeitas para poder assegurar a execução dos serviços correspondentes, sem consideração ás primeiras despesas que tenha causado o estabelecimento desses serviços.

(2) A classificação e o repertorio das taxas serão submettidos ao *Board of Trade*, seis mezes depois de votada a presente lei, ou em qualquer época posterior que em certos casos fixar o *Board of Trade*, que prescreverá a forma como deverão ser publicados.

(3) O *Board of Trade* examinará a classificação e o repertorio das taxas, recebendo na forma e nos prazos prescriptos as objecções que possam ser apresentadas a este respeito, e abrirá depois, si houver logar para isso, negociações entre a Companhia e os reclamantes, afim de resolver as difficuldades que tiverem surgidos.

(4) Si o *Board of Trade* chegar a accordo com a Companhia de estrada de ferro, depois de ter recebido todas as reclamações que julgar dignas de ser ouvidas, incorporará a classificação e o repertorio das taxas approvadas em uma ordem provisoria, dirigindo em seguida ao Parlamento um relatorio em que fará a exposição de suas observações.

(5) Quando a classificação e o repertorio de taxas tiverem sido incorporados n'uma ordem provisoria (a qual será considerada como tendo sido estabelecido a pedido da Companhia), o *Board of Trade*, depositará no mais curto prazo possivel em uma das 2 camaras um projecto de lei destinado a ratificar as disposições da mesma; a ordem provisoria será reproduzida inteira no annexo do projecto de lei.

(6) Si alguma Companhia de estrada de ferro não tiver submettido ao *Board of Trade* nos prazos marcados acima a classificação e o repertorio de taxas, ou si os tiver apresentado e o *Board of Trade*, depois de ter recebido as declarações de todas as partes que julgar dignas de ser ouvidas, não chegar a accordo com a Companhia, estabelecerá o mesmo *Board of Trade* a classificação que lhe parecer mais conveniente para a Companhia de estrada de ferro, assim como o repertorio das tarifas e taxas accessorias applicaveis a essa classificação. Em seguida dirigirá ao Parlamento um relatorio contendo as observações que julgar dever apresentar a respeito da classificação e das taxas, e indicando os pontos sobre que não foi possivel o accordo.

(7) Desde a abertura da sessão do Parlamento que se seguir áquella em que o relatorio tiver sido apresentado, a Companhia poderá pedir ao *Board of Trade* que submeta ao Parlamento a questão da classificação e das taxas que deverá adoptar. Em seguida a este pedido, e de qualquer modo, o *Board of Trade* poderá incorporar em uma ordem provisoria a classificação e o repertorio das taxas, que, a seu juizo, a Companhia deverá adoptar, e deporá em uma das duas camaras um projecto de lei destinado a ratificar as suas disposições. A ordem provisoria será reproduzida por inteira no annexo ao projecto de lei.

(8) Si em quanto estiver depositado em uma das duas camaras o projecto de lei destinado a confirmar uma ordem provisoria publicada pelo *Board of Trade*, conforme o presente artigo, apparecer algum protesto contra o projecto de lei, ou contra a classificação e as taxas que fazem seu objecto, as partes do projecto de lei a que se referir o protesto serão submettidas a uma comissão ou, si o julgarem opportuno as duas camaras do Parlamento, a uma comissão mixta tirada das duas camaras, e o peticionario terá o direito de comparecer e fazer valerem suas objecções, como si se tractasse de um projecto de lei privado.

9. O *Board of Trade* poderá empregar ou consultar, para a preparação, a revisão e o estabelecimento das classificações e das taxas, todas as pessoas habeis cujos serviços lhe parecem necessarios e uteis; essas pessoas receberão a remuneração que o *Board of Trade* julgar equitativa, e que a Thesouraria approvar.

10. O acto do Parlamento que ratificar uma ordem provisoria estabelecida na conformidade do presente artigo será um acto geral publico, e as taxas especificadas em uma ordem provisoria confirmada por um acto, serão, a datar da entrada em vigor de dicto acto, as que a Companhia terá o direito de applicar e de perceber.

(11). Em qualquer época, depois da ratificação de uma das ordens provisorias a que se refere o presente artigo, será possível a uma Companhia de estrada de ferro, ou a qualquer pessoa que, pelo menos vinte e um (21) dias antes, tenha prevenido a Companhia de estrada de ferro, pedir ao *Board of Trade* nas formas prescriptas, que modifique a classificação e as taxas da Companhia, afim de incluir novos artigos, substancias ou objecto. O *Board of Trade* estatuirá sobre esses pedidos, e tomará as decisões mais convenientes a respeito de ditos artigos, substancias ou objectos e de sua classificação. Essas decisões serão posteriormente publicadas na *Gazeta de Londres*, e tornar-se-ão executorias a partir da data da publicação.

(12) Nenhuma disposição da presente lei applica-se á remuneração que é devida ás Companhias de estradas de ferro pela Administração dos Correios, para o transporte das malas-postaes, saccos de cartas e encomendas, de accordo com uma lei geral ou especial qualquer relativa ao transporte das malas, ou a lei de 1882 sobre o serviço postal (volumes de encomendas postaes).

(13) Nenhuma disposição da presente se applicará á remuneração pagavel ás Companhias de estradas de ferro pelo Ministerio de Estado da Guerra, pelo transporte de materiaes do Ministerio, de accordo com os poderes conferidos pela lei de 1883, sobre os trens de baixo preço.

Disposições relativas ao trafego em transitio

25. Visto que o artigo 2.º da lei de 1854 sobre os transportes por estradas de ferro e canaes, contem as disposições seguintes: « Toda Companhia de estrada de ferro, de canal, ou de estrada de ferro e canal, deverá conceder, segundo seus poderes, « todas as facilidades razoaveis para o recebimento, expedição e « entrega de mercadorias sobre as diversas linhas ferreas e canaes que lhe pertencerem, ou que explorar, e para a volta dos « carros, wagons e outros vehiculos. Nenhuma das Companhias « poderá fazer ou conceder preferencias ou vantagens indevidas « ou não razoaveis a um particular ou a uma Companhia para « uma especie particular de mercadorias, sob qualquer pretexto; « nenhuma das Companhias que attinge esta lei, poderá submet- « ter um particular ou uma Companhia qualquer, ou uma especie particular de mercadorias, a um prejuizo ou desvantagem, « indevida ou não razoavel, qualquer que seja o pretexto. Toda « Companhia de estrada de ferro, de canal ou de estrada de ferro « e canal que possuir ou explorar estradas de ferro ou canaes, « formando uma via de comunicação continua, ou que possuir « estações terminaes ou intermediarias, ou plataformas ou caes « contiguos aos de uma outra Companhia, deverá conceder todas « as facilidades devidas e razoaveis para o recebimento e expedição de todo o trafego, de uma destas estradas ou canaes para « outro, com presteza razoavel e sem preferencia, vantagem, « prejuizo ou desvantagem, de modo que absolutamente não seja o « publico embarçado no uso que desejar fazer dessas linhas como « de uma via de comunicação continua, e de sorte que toda « facilidade razoavel possa ser assegurada ao publico, em qual- « quer época, por meio dos canaes e vias ferreas das Companhias ».

E attendendo a conveniencia de interpretar e modificar as ditas disposições, fica ordenado o seguinte:

As facilidades a conceder comprehenderão, sob as condições abaixo indicadas: 1.º o recebimento, expedição e entrega do trafego em transitio por qualquer Companhia de estrada de ferro, de canal ou de estrada de ferro e canal, á requisição de outra qualquer Companhia, mediante preços de transitio, taxas de portagem e preços de transportes (mencionadas nesta lei como taxas de transitio (*through rates*); 2.º o recebimento, expedição e entrega do trafego em transitio por qualquer Companhia de estrada de ferro e canal, á requisição de uma pessoa a que interesse esse trafego em transitio, com a condição de que essa pessoa não apresente seu pedido aos commissarios sinão depois de ter formulado uma queixa ao *Board of Trade*, de accordo com as disposições da presente lei que se referem ás queixas dirigidas ao *Board of Trade*, a respeito de preços não razoaveis, e que o

Board of Trade tiver instruído a queixa segundo as formas previstas.

Entretanto :

(1) A Companhia ou pessoa que requerer a expedição do tráfego notificará por escripto a cada uma das Companhias expedidoras o preço de transitio que propõe, especificando ao mesmo tempo o total do mesmo, a repartição entre as Companhias, e o itinerario que ella propuzer fazer adoptar. O preço de transitio proposto poderá ser estabelecido por wagon completo ou por tonelada :

(2) Dentro dos dez (10) dias que se seguirem ao recebimento do aviso, ou no fim do prazo que os commissarios poderão fixar de vez em quando em regulamento geral, cada uma das companhias que tiverem de participar do transporte fará conhecer por escripto á Companhia ou ás pessoas que tiverem requisitado a expedição do tráfego, si acceita o preço e o itinerario, e em caso de recusa, quaes os fundamentos desta ;

(3) Si findo o prazo prescripto, as Companhias expedidoras não tiverem formulado objecção o preço tornar-se-á executorio ;

(4) Si antes de expirado o prazo fôr apresentada alguma objecção contra o preço ou itinerario, a questão será submettida á decisão dos commissarios ;

(5) Si as objecções se referirem ao preço ou itinerario, os commissarios examinarão si o preço proposto constitue uma justa ou razoavel facilidade no ponto de vista do interesse publico, e si, de accordo com as circumstancias, o itinerario proposto é razoavel ; elles approvarão ou rejeitarão em consequencia o preço, e fixarão qualquel preço que lhes parecer justo e razoavel ;

(6) Quando, em consequencia de um pedido de expedição de tráfego, o preço de transitio tiver sido adoptado pelas Companhias expedidoras, ou tiver sido estabelecido por ordem dos commissarios, a repartição das taxas será estabelecida pelos commissarios—no caso de desaccordo ;

(7) Si a objecção só se referir á repartição das taxas, estas se tornarão executorias, no fim do prazo prescripto ; mas a decisão dos commissarios, quanto á repartição, terá effeito retroactivo. Em qualquer outro caso, a applicação das taxas será suspensa até que os commissarios tenham feito conhecer sua decisão ;

(8) Na repartição do preço de transitio, os commissarios tomarão em consideração todas as circumstancias do negocio, comprehendidas as despesas referentes á construcção, á conservacão e á exploração de todas ou parte das linhas incluídas no itinerario, e igualmente os preços especiaes que uma Companhia qualquer possa estar auctorizada a estabelecer ;

(9) Em caso algum poderão os commissarios obrigar uma Companhia a aceitar preços por milha inferiores aos que puder legalmente cobrar, para transportes semelhantes, segundo a mesma maneira de transitio, sobre qualquer outra linha que vá do mesmo ponto de partida ao mesmo ponto de chegada.

Quando uma Companhia de estrada de ferro ou de canal empregar, conservar ou explorar só ou em participação um serviço de barcos a vapor, com o fim de estabelecer comunicação entre cidades ou portos, as disposições do presente artigo se tornarão extensivas a esses barcos a vapor e ao tráfego a que servirem.

Qualquer Companhia que, tendo recebido uma notificação escripta como se acaba de dizer, recusar ou furtar se sem razão a aceitar os preços de transito, o itinerario e a repartição proposta, poderá ser condemnada pelos commissarios a pagar aos reclamantes a indemnização que julgarem equitativa, si os commissarios tiverem formulado uma ordem em seguida a um pedido de preço de transito.

Poderes dos commissarios quanto ao preço do transito

26. Sob as condições estipuladas no precedente artigo, os commissarios terão plenos poderes para decidir que um preço de transito é justo e razoavel, mesmo quando a parte desse preço attribuido a uma das Companhias que participarem do transporte fôr inferior ao preço maximo que esta Companhia estiver autorisada a cobrar, e para repartir o preço do transporte em transito.

Preferencia indevida em caso de cobrança de taxas de serviços desiguaes

Art. 27 (1) Quando se verificar que uma Companhia de estrada de ferro applica a um negociante, a uma classe de commerciantes ou aos commerciantes de um districto, tarifas inferiores ás que applicar a outros commerciantes, a outras classes de commerciantes ou aos commerciantes de um outro districto, pelo transporte de mercadorias ou por serviços identicos ou semelhantes; ou que essa companhia inflige a um ou mais commerciantes desigualdades de tratamento, será a mesma obrigada a provar que essas desigualdades não constituem casos de preferencia indevida.

(2). Quando tiver de decidir si uma differença de taxa ou de serviço constitue ou não um caso de preferencia indevida, o tribunal competente na materia, ou, conforme o caso, a Commissão sempre que achar razoavel poderá levar em conta, entre outras cousas, a necessidade que tenha havido de agir afim de atrahir no interesse do publico o tráfego relativo a essa differença, e examinará a possibilidade de destruir a desigualdade sem reduzir os preços applicados ao queixoso; com a condição de que nenhuma Companhia de estrada de ferro estabelecerá differença de portagem, de preço ou condição de transportes e taxas accessorias entre as mercadorias nacionaes e as mercado-

(3) O Board of Trade poderá designar para isso um funcionario do Ministerio ou qualquer outra pessoa capaz de pôr-se em communicação com as partes, de receber e apreciar as explicações e observações que a respeito da queixa possam ser formuladas; si esse arbitro fôr extranho ao Ministerio receberá uma retribuição que será fixada pelo Board of Trade de accordo com a Thesouraria.

(4) O Board of Trade apresentará de tempos a tempos ao Parlamento relatorios nos quaes exporá as queixas que lhe fôrem dirigidas, conforme o presente artigo, o resultado das negociações abertas e as observações que julgar interessantes.

(5) As queixas previstas pelo presente artigo podem ser dirigidas ao Board of Trade por qualquer das auctoridades citadas no art. 7 da presente lei, sempre que ella julgar que uma Companhia de estrada de ferro applica preços exaggerados ou não razoaveis a si, a negociantes ou pessoas de seu districto; todas as disposições do presente artigo serão applicaveis a ditas queixas, como se emanassem de uma das pessoas auctorizadas a formulal-as.

Relatorios annuaes organizados pelas Companhias de estradas de ferro, devendo conter todos os dados estatisticos de que precisar o Board of Trade.

32 (1) Os relatorios estatisticos que as Companhias de estradas de ferro são obrigadas a fornecer de accordo com o art. 9 (1) da lei de 1871 estabelecendo regulamento para as estradas de ferro, comprehenderão todos os quadros cujo estabelecimento o Board of Trade prescrever de tempos a tempos, e os modelos a que se refere o artigo precitado poderão ser modificadas de tempos a tempos pelo Board of Trade de modo que possam melhor preencher o objecto do presente artigo. O art. 9.º da lei de 1871 que creou regulamento para as estradas de ferro continuará aliás a ser applicavel.

(1) Art. 9. Todas as Companhias prepararão annualmente quadros mostrando o seu capital e seu trafego e despesas de custeio durante o ultimo exercicio financeiro, segundo o modelo do anexo n. 1 á presente lei. Será dirigido pela Companhia ao Board of Trade (Ministerio do Commercio), nas epochas abaixo designadas, um exemplar de cada quadro assignado pelo presidente do Conselho da Administração da Companhia, e pelo agente responsavel por todo ou parte de cada quadro.

Si a Companhia fôr incorporada dentro dos 14 dias que seguirem á assembléa ordinaria semestral de cada anno;

Si a Companhia não fôr incorporada ou não reunir assembléa semestral, a 31 de Março de cada anno, o mais tardar.

Toda Companhia que não tiver enviado seus quadros estatisticos, conforme as prescrições do presente artigo será passivel de multa não excedente a cinco libras esterlinas, por cada dia que continuar a contravenção.

O Board of Trade poderá com o consentimento de uma Companhia modificar os modelos desses quadros para melhor adaptal-os á situação particular dessa Companhia, ou para melhor preencher o objecto do presente artigo.

O *Board of Trade* poderá mudar de tempos a tempos as datas fixadas pela lei de 1871 precitada, ou pela lei de 1873, que creou regulamento para as estradas de ferro (signaes, sistema de trafego, etc.), para remessa dos relatorios exigidos pela dita lei ou pela presente.

Obrigaçào de communicar ao publico as tabellas da classificaçào, e de vender-lhe copias

33 (1) Os registros, quadros ou outros documentos contendo o resumo da classificaçào geral adoptada para as mercadorias transportadas na rède de uma Companhia deverão ser gratuitamente communicadas ao publico, nas horas razoaveis, em todas as estaçõe abertas ao serviço de mercadorias, ou em todas as que estiverem mais proximas de outros pontos que não sejam estaçõe abertas ao serviço de mercadorias. Os ditos registros, quadros ou outros documentos deverão ser postos á venda no escriptorio central da Companhia, por preço que não exceda um shelling (0,05 da Lb.)

(2) As Companhias porão á venda, nos logares e pelos preços razoaveis que o *Board of Trade* prescrever em ordem geral ou especial, copias impressas da classificaçào do serviço das mercadorias e do repertorio de portagens, preços de transportes e taxas applicadas.

(3) Toda Companhia de estrada de ferro cujo Secretario tiver recebido um pedido formulado por escripto por uma pessoa qualquer interessada no transporte de uma mercadoria que tiver sido ou deva ser transportada em sua rède, deverá, dentro dos oito dias que seguirem a esse pedido, fazer conhecer a essa pessoa a distribuicào do preço que recebeu, ou que se propõe a receber pelo transporte dessa mercadoria, distinguindo o preço de transporte propriamente dito dos gastos accessorios ou de docas, si houver, e neste ultimo caso, a natureza e especificaçào de ditos gastos accessorios ou de docas.

(4) Toda Companhia de estradas de ferro será obrigada a publicar em todas as estaçõe abertas ao serviço das mercadorias, ou todas as que estiverem mais proximas de outros pontos, que não sejam estaçõe abertas ao serviço de mercadorias, um aviso, feito de accordo com o modelo prescripto pela *Board of Trade* de tempos a tempos, e fazendo conhecer que, segundo o presente artigo e o artigo 14 da lei de 1873 que estabeleceu regulamento para as estradas de ferro, ella tem á disposicào do publico os registros, quadros e outros documentos relativos á classificaçào das mercadorias e aos preços de transportes, e que será dada qualquer informaçào sobre um preço, mediante pedido ao secretario ou qualquer outro agente da Companhia, cujo endereço constará do aviso.

(5) Quando uma Companhia de estradas de ferro transportar mercadorias por terra e por mar, todos os registros, quadros e do-

cumentos relativos aos preços de transporte que applicar, depositados nos portos do Reino Unido servidos pelos navios que fizerem os transportes maritimos, conterão, independentemente dos preços percebidos pelos transportes maritimos, a proporção dos preços de transito que se applicar á parte maritima aos transportes effectuados por terra, e um e outro lado do mar.

(6) Quando uma Companhia tiver a intenção de augmentar portagens, preços de transporte ou outros publicados nos registros que ella é obrigada a pôr á disposição do publico, conforme o artigo 14 da lei de 1873 que estabeleceu regulamento para as estradas de ferro, e a presente lei, deverá a mesma, com antecedencia de 14 dias pelo menos, publicar aviso para esse augmento segundo a fórmula prescripta pelo Board of Trade, fazendo conhecer no mesmo em que data começará a ser applicado o preço modificado; as portagens, preços de transporte ou outros assim augmentados não poderão ser applicados sinão quando a Companhia tiver satisfeito as condições precedentes.

(7) Toda Companhia que não se conformar com prescripções do presente artigo será passivel, em processo summario, para cada contravenção e por cada dia em que esta continuar, de uma multa não excedente de cinco libras esterlinas.

Logar de publicação dos preços referentes ao trafego dos pontos que não fõrem estações

(34) Quando fôr aberto ao serviço de recebimento e entrega de mercadorias um ponto situado na rêde da Companhia e que não seja uma das estações que tem em vista o artigo 14 da lei de 1873 que estabeleceu regulamento para as estradas de ferro (1), a Companhia tomará á estação mais proxima um ou muitos registros indicando todos os preços que ella então cobrar para os transportes que não sejam os dos viajantes e suas bagagens, entre esse ponto e todos aquelles para onde despachar a Companhia, comprehendidos os preços que possam ser cobrados em virtude de convenções especiaes, e com a indicação da distancia entre o dito ponto e as estações, plata-fórmias, desvios e outros logares a que o preço for applicavel.

Esses registros serão postos gratuitamente á disposição do publico, nas horas razoaveis.

Poder de estabelecer regulamentos em execução da da 2.^a parte da lei

35. (1) O Board of Trade poderá estabelecer de tempos a tempos, revogar ou modificar regulamentos referentes ás materias seguintes :

(1) Veja lei de 1873, annexa.

a) Fôrma segundo a qual as classificações e repertorios de preços a que se refere a presente parte da presente lei, deverão ser preparados e submettidos ao Board of Trade e ao Parlamento; publicação, notificação e estabelecimento (pelo Board of Trade) dessas classificações e repertorios e das ordens provisórias;

b) Formalidades a preencher perante o Board of Trade, de accordo com a presente parte do presente acto;

c) Despesas a pagar por occasião de ditas formalidades;

d) Todas as disposições que o Board of Trade está auctorizado a prescrever, de accordo com a presente lei.

(2). Os regulamentos que o Board of Trade tiver estabelecido, de accordo com o presente artigo, serão submettidos ao Parlamento dentro das tres semanas que se seguirem á sua publicação, si estiver em sessões o Parlamento; e si não estiver, dentro das tres semanas que se seguirem á abertura da sessão seguinte. Elles serão reconhecidos em justiça, e produzirão effeito, como si estivessem incorporados na presente lei.

TERCEIRA PARTE

Canaes

36. *Applicação aos canaes da parte segunda desta lei, no que fôr applicavel.*

37. *Applicação aos canaes da secção 15.ª da lei de 1873.*

38. *Poderes dos commissarios a respeito de taxas.*

39. *Registro para as Companhias de canaes.*

40. *Regulamento das Companhias de canaes.*

41. *Inspecção dos canaes.*

42. *Sobre applicação indebita de fundos de uma Companhia de estrada de ferro para acquisição de interesses em canaes, sem auctorisação.*

43. *Faculdade das Companhias de canal para fazer accordo sobre taxas de transportes.*

44. *Faculdade de estabelecer o systema da CLEARING HOUSE.*

45. *Abandono de canal.*

46. *Definição de uma Companhia de canal.*

QUARTA PARTE

Disposições geraes

Conservação em vigor da lei de 1873 que estabeleceu regulamento para as estradas de ferro

47. Ficam revogadas as disposições da lei de 1873, que estabeleceu regulamento para as estradas de ferro, que li-

mitam a duração da vigencia de dita lei excepto no que diz respeito á nomeação da commissão.

Provas em materia de appellação sobre questões de preços de transporte

48. Si convier a uma Companhia de estrada de ferro, de canal, ou de estrada de ferro e canal; no correr de uma appellação sobre uma questão de preço de transporte, fazer conhecer ao tribunal a importancia de suas receitas, ou de sua receita liquida, ser-lhe-á facultado apresentar-as por meio de quadros verificados, visados e acompanhados de certificado ou declaração legal emanada do director da Companhia, ou de qualquer outro agente responsavel. Constituirão esses quadros as provas *prima facie* para os factos produzidos sobre ditas receitas ou saldos liquididos; com a condição de que a pessoa que tiver passado o *affidavit* ou declaração legal se apresente para ser interrogada em presença das partes, quando isso fôr requerido.

Percepção e applicação das multas

49. As multas applicadas nos termos da presente lei em processo summario, serão cobradas conforme as prescripções contidas nas leis relativas á jurisdicção summaria, pelos cuidados de um tribunal de jurisdicção summaria.

Faculdade concedida ás partes de comparecer em pessoa ou de se fazer representar

50. Em todas as questões que tem em vista a presente lei, as partes poderão comparecer em pessoa perante os commissarios ou se fazer representar por um conselho ou procurador.

Agentes parlamentares com qualidade para praticar perante os commissarios

51. Todo aquelle que apresentar attestado passado pelo Presidente das Commissões da Camara dos Lords ou pelo Presidente da Camara dos Communs, de ter praticado durante os dous annos que precederem á votação da presente lei, em promoções ou rejeições de projectos de lei, será auctorizado a praticar perante os Commissarios como advogado ou agente relativamente ás questões que esta lei tem em vista.

Essas pessoas, porém, em tudo que disser respeito ás questões que pleitearem, ficarão submettidas á jurisdicção e ás ordens dos commissarios, não podendo praticar, como ficou dito,

sinão quando seu nome estiver inscripto na lista, que, pela presente, os Commissarios são obrigados a ter.

Manutenção dos poderes conferidos aos Commissarios e ao Board of Trade

52. Os poderes e a jurisdicção conferidos pela presente lei aos Commissarios ou ao Board of Trade completarão e não substituirão aquelles de que foram investidos em virtude de uma disposição legal qualquer.

Regimento do Board of Trade

53 (1). Os documentos, como ordens, regulamentos ou certificados passados ou expedidos pelo *Board of Trade*, trazendo o sello do *Board of Trade*, ou assignatura do secretario, do secretario adjuncto do ministerio ou de qualquer pessoa auctorizada para isso pelo presidente do *Board of Trade*, serão considerados authenticos, sem outras provas, salvo si o contrario puder ser demonstrado.

(2). Todo certificado assignado pelo presidente do *Board of Trade* e attestando que uma ordem, certificado ou lei, é ordem, certificado ou lei do *Board of Trade*, constituirá uma prova concludente em favor do facto assim certificado.

Despesas das auctoridades locais

54 (1). Quando em virtude da presente lei uma auctoridade local tiver a faculdade de dirigir uma queixa aos commissarios ou de fazer opposição a uma queixa que elles tiverem recebido, ou o de celebrar accordos em virtude dos quaes ella se obriga a pagar toda ou parte das despesas necessarias para execução de uma ordem dos commissarios, ou do *Board of Trade*, ou de requerer o abandono ou acquisição de um canal de accordo com a presente lei, as despesas que ella tiver em resultado dessa queixa, dessa opposição, desses accordos ou desses requerimentos, poderão ser tirados dos fundos postos á sua disposição para as necessidades ordinarias de seu serviço. Quando essa auctoridade fôr uma auctoridade sanitaria rural da Inglaterra, as despesas em questão serão consideradas como despesas geraes, a menos que o Conselho local do Governo mande-as classificar como despesas especiaes.

(2). Uma auctoridade local poderá comprometter-se por contracto, ella e seus successores, a pagar a despesas auctorizadas pelo presente artigo.

(3). Quando uma auctoridade local não tiver o poder de effectuar um emprestimo para pagar as despesas auctorizadas pelo presente artigo, poderá, exceptuando o inspector dos caminhos publicos, tomar emprestado, na forma das disposições prescriptas pela lei de 1875 sobre os emprestimos locais depois de ter obtido o consentimento, do *Board of Trade*, si se tratar de um Conselho de porto, ou de uma auctoridade de conservação e do Conselho local do Governo, si se tractar de qualquer outra auctoridade; os fundos de onde fôrem tiradas as despesas auctorizadas servirão para garantii as sommas emprestadas e a duração do emprestimo será marcada pelo *Board of Trade*.

(4). A requerimento dos Conselhos que tiverem faculdade de auctorisar taes emprestimos, o *Board of Trade* ou a Commisão prestará a ditos Conselhos as informações que pedirem, relativamente á importancia das despesas em questão, e da oportunidade para supportal-as, ou para tomar emprestado afim de pagal-as.

(5). Na Irlanda, toda auctoridade que puder contrahir emprestimo em virtude do presente artigo, poderá fazel-o na forma prescripta pela lei de 1878, sobre saude publica na Irlanda, como si as disposições dessa lei relativas aos emprestimos estivessem reproduzidas no presente artigo, e concebida em termos que lhe fossem applicaveis.

Definições

55. As expressões definidas na lei de 1873 que estabeleceu regulamento para as estradas de ferro terão a significação que lhes é abaixo attribuida, na presente lei, salvo quando o texto exigir interpretação contraria.

A expressão *auctoridade de conservação* comprehende os agentes, não como em interesse privado, encarregados do dever, ou investidos do poder de conservar, manter ou melhorar a navegação das vias maritimas ou interiores;

A expressão *Conselho de porto* comprehende as pessoas que, não como em interesse privado, fôrem encarregadas do dever ou investidas do poder de construir, melhorar, administrar, regulamentar e conservar um porto natural ou artificial, ou uma doca;

A expressão *Lord Chancellor* applica-se ao Lord Grande Chancellor da Grã-Bretanha;

A expressão *preferencia indevida*, comprehende uma preferencia indevida concedida, ou um prejuizo, ou uma desvantagem indevida ou não razoavel causada de uma maneira qualquer em proveito ou detrimento de uma pessoa, de uma classe particular de pessoas ou de uma especie particular de trafego;

A expressão *despesas accessorias*, comprehende as taxas cobradas por uso de estações, linhas de desvio, plataformas, depositos, barracões, guindastes e por outros serviços da mesma natureza;

A expressão *mercadorias*, comprehende mercadorias, gado e animaes de qualquer especie ;

A expressão *negociante*, comprehende toda pessoa que expedir, receber ou desejar expedir mercadorias por estrada de ferro ou canal ;

A qualificação *nacionaes*, applicada ás mercadorias, significa as mercadorias do Reino Unido, das ilhas da Mancha ou da ilha de Man.

A expressão *appellação sobre uma questão de preço de transporte*, significa uma appellação sobre uma taxa estimativa, de direitos cobrados para os pobres e de qualquer outra taxa local ;

A expressão *leis de jurisdicção summaria*, comprehende para a Escossia a lei de processo summario de 1864, a lei de jurisdicção summaria de 1881 (processo), e a lei ou as leis que os emendarem ; para a Irlanda, no districto de policia da metropole de Dublin, as leis que regulamentam os poderes e as attribuições dos juizes de paz e de policia ; nos outros districtos irlandezes, a lei de 1851 sobre as sessões inferiores da Irlanda e todas as leis que a emendarem ;

A expressão *tribunal superior*, significa para a Inglaterra o Alto Tribunal de Justiça ; para a Escossia, o tribunal de sessão, e para a Irlanda o Alto Tribunal de Justiça ;

A expressão *Tribunal Superior de Appellação*, significa para a Inglaterra o Tribunal de Appellação de Sua Magestade ; para a Escossia uma e outra divisões da Camara central do Tribunal de sessão, e para a Irlanda o Tribunal de Appellação de sua Magestade ;

A expressão *regulamento do tribunal* applica-se, para a Escossia, ás leis de *sederunt*.

Relativamente á Irlanda, a expressão *council of a borough*, comprehende os commissarios urbanos e ruraes e a de *juizes dando sessões trimestraes* applica-se a um grande jury ; por *Conselho local do Governo*, e *auctoridades sanitarias, urbanas ou ruraes*, entender-se-á o Conselho Local do Governo para a Irlanda, e as auctoridades sanitarias urbanas ou ruraes da Irlanda.

Entrada da lei em vigor

56 A presente lei entrará em vigor no primeiro dia de Janeiro de mil oitocentos e oitenta e nove ; esta data é designada nesta lei pela expressão : entrada em vigor da presente lei.

Questões em instancia

57 De accordo com os regulamentos geraes a vigorar nos termos da presente lei, toda questão que por occasião da entrada em vigor da presente lei, estiver em instancia perante os Commis-

sarios de estradas de ferro, em execução da lei de 1873 que estabeleceu regulamento para as estradas de ferro, ou de qualquer outra lei, será transferida á nova Commissão das estradas de ferro e dos canaes instituida pela presente lei, que proseguirá na respectiva instrucção, como si de principio tivesse sido depositada perante ella.

Transferencia das questões em instancia perante os tribunales superiores

58. Toda acção ou questão que teria de ser submittida aos Commissarios de estradas de ferro, si a presente lei estivesse em vigor quando foi intentada a acção ou questão, e que estiver em instancia perante um tribunal superior, por occasião de entrar em vigor a presente lei, poderá, a pedido de uma das partes, ser transferida por um juiz do dito tribunal superior á Commissão das estradas de ferro e dos canaes instituida pela presente lei, a qual proseguirá na respectiva instrucção como si de principio tivesse sido depositada perante a mesma :

Ficando subentendido que ditas transferencias e as disposições do presente artigo não poderão modificar ou attingir os direitos e obrigações das partes em causa.

Disposições abrogadas ou mantidas

59. (1) As disposições que figuram no annexo á presente lei ficam revogadas, conforme os limites estabelecidos nellas.

(2) A revogação prevista pela presente lei não poderá attingir :

a) Uma medida tomada antes da entrada em vigor da presente lei em execução de uma disposição legal revogada pela presente lei; ou expiração do praso de uma obrigação que tenha attingido seu limite em virtude de uma disposição legal revogada pela presente lei;

b) Um direito ou um privilegio adquirido, uma servidão, uma obrigação ou uma incapacidade imposta de accordo com alguma das disposições revogadas ;

c) Uma multa, confiscação ou outra pena infligida, ou que deve ser infligida, por motivo de uma infracção commettida ou que deva ser commettida, por desobediencia a alguma das disposições revogadas ;

d) O deposito ou instrucção de uma acção intentada de accordo com alguma das disposições revogadas, ou de outro modo, e relativa a alguma das obrigações ou incapacidades acima indicadas, ou a percepção das multas, confisco ou penas de que se acaba do fazer menção.

LEI DE 14 DE AGOSTO DE 1896

PARA FACILITAR A CONSTRUÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO ECONOMICAS (LIGHT RAILWAYS) NA GRÃ-BRETANHA

Instituição de uma comissão das estradas de ferro economicas

Art. 1. (1) Afim de facilitar a construção e trafego das estradas de ferro economicas na Grã-Bretanha, fica instituida uma comissão composta de tres membros, chamados commissarios das estradas de ferro economicas e nomeados pelo Ministro do Commercio (Presidente do Board of Trade).

(2) Os commissarios das estradas de ferro economicas são encarregados de applicar as disposições da presente lei, e conceder na sua alçada todas as facilidades para o estudo e melhoramento dos projectos de construção de estradas de ferro economicas.

(3) Vagando um dos logares de commissario das estradas de ferro economicas, em consequencia de morte, demissão, incapacidade ou por qualquer outro motivo, o Ministro do Commercio nomeará um novo titular para o logar vago, procedendo de modo identico sempre que as circumstancias o exigirem.

(4) Cada commissario terá um vencimento cuja importancia será fixado pela Thesouraria, mas não excederá de mil libras por anno.

(5) O Ministro do Commercio nomeará e empregará os funcionarios e pessoas julgados necessarios para execução dos encargos que incumbirem aos commissarios das estradas de ferro economicas em virtude da presente lei, com o consentimento da Thesouraria quanto ao seu numero e vencimentos; elle poderá substituir qualquer funcienario ou pessoa assim nomeada ou empregada.

(6) Os referidos vencimentos e retribuições, e todas as despesas feitas pelos commissarios das estradas de ferro economicas, com o consentimento da Thesouraria e em execução da presente lei, deverão, salvo estipulação contraria da mesma, ser tirada dos creditos votados pelo parlamento.

(7) Os commissarios poderão deliberar em numero de dois.

(8) Os poderes dos commissarios das estradas de ferro economicas expirarão em 31 de Dezembro de mil novecentos e um (1901), salvo prorrogação pelo parlamento.

Petições para obtenção de decretos de autorisação para as estradas de ferro economicas

Art. 2. Toda a petição pretendendo um decreto de autorisação para uma estrada de ferro economica no regimen da pre-

sente lei deverá ser dirigida aos commissarios de estradas de ferro ; serão qualificados para apresentar essas petições :

a) Os conselhos de condado, de villa ou districto que tiver uma parte qualquer do territorio atravessada pela futura estrada de ferro ;

b) qualquer particular, corporação ou companhia ;

c) os conselhos, particulares, corporações ou companhias, agindo conjunctamente.

Poderes conferidos ás autoridades locais pelo decreto de autorisação

Art. 3. Todo o conselho de condado, de villa ou districto, tendo obtido um decreto de autorisação em virtude da presente lei, poderá :

a) emprehender por si mesmo a construcção e o trafego da estrada de ferro concedida ou contractar a construcção e o trafego ;

b) adeantar a uma estrada de ferro economica — quer a titulo de emprestimo, quer subscrevendo uma parte do capital acções da companhia, quer por combinação dos systemas — qualquer importancia autorizada pelo decreto de autorisação ;

c) unir-se a qualquer outro conselho, pessoa ou collectividade para entregar-se ás operações precitadas ; e

d) praticar qualquer outro acto accessorio relativo ao que precede, sendo autorizado por decreto.

(2) Com a condição de

a) que um decreto de autorisação dado a um conselho afim de emprehender a construcção e o trafego de uma estrada de ferro economica, ou fazer um adeantamento a uma companhia de estrada de ferro economica, só possa ser concedido a pedido do conselho sob a forma de resolução especial tomada segundo o modo prescripto no 1.º annexo da presente lei e

b) que nenhum conselho possa construir, trafegar ou contractar a construcção ou o trafego de uma estrada de ferro economica, passando no todo ou em parte fóra de seu territorio, nem fazer adeantamento para uma estrada de ferro deste genero ; salvo procedendo de accordo com o conselho do territorio interessado, ou fornecendo ao Ministerio do Commercio provas que demonstrem ser esta construcção, trafego ou adeantamento favoravel aos interesses do territorio do conselho supra-mencionado ; no caso em que elle fôr autorizado a proceder assim, o decreto deverá limitar as despesas de modo que ellas não excedam a importancia que o Ministerio do Commercio julgue estar em proporção razoavel com o beneficio presumido, que o territorio deverá retirar da construcção ou do trafego da estrada de ferro.

Emprestimos consentidos pela Thesouraria

Art. 4 (1) Si um conselho de condado, villa ou districto tiver adeantado ou combinar adeantar uma importancia qualquer a uma companhia de estrada de ferro economica, a Thesouraria poderá igualmente conceder á Companhia o adeantamento de uma importancia que não deverá exceder á quarta parte da importancia total necessaria á estrada de ferro, nem a importancia adeantada nessa occasião pelo Conselho.

Entretanto, não deverá a Thesouraria fazer á companhia de estrada de ferro economica o adeantamento previsto no artigo presente sinão quando fôr fornecida pelo capital-acções metade, pelo menos, da somma total necessaria á estrada de ferro, estando subscripta e realizada por pessoas que não sejam as autoridades locais, a metade, pelo menos do dito capital-acções.

(2) Todo o emprestimo conforme o presente artigo terá um juro que não deverá ser inferior a tres libras, dois shellings e seis pence por cento ao anno, juro cuja taxa será de tempos a tempos fixada pela Thesouraria, de modo que seja sufficiente para não causar perda alguma ao Thesouro. A Thesouraria determinará igualmente as condições do emprestimo.

(3) Si, em virtude do presente artigo fizer a Thesouraria um adeantamento em dinheiro a uma companhia de estrada de ferro economica, e si o adeantamento feito pelo conselho á Companhia fôr na totalidade ou em parte a titulo de emprestimo, o emprestimo feito pela Thesouraria nos termos do presente artigo sel-o-á nas mesmas condições do que fizer o conselho.

Adeantamentos especiaes feitos pela Thesouraria

Art. 5 (1) Nos limites fixados na presente lei, relativamente ás importancias que possam ser dadas em adeantamentos especiaes, poderá a Thesouraria auxiliar a estrada de ferro com um adeantamento especial nos termos do presente artigo, tirado dos fundos publicos, caso dê o Ministerio da Agricultura á Thesouraria a segurança de que a construcção de uma estrada de ferro economica, effectuada em virtude da presente lei deverá aproveitar á agricultura de um Districto, ou si o ministerio do Commercio certificar que a construcção de uma estrada de ferro deste genero é indispensavel para estabelecer as communicações entre um porto ou uma aldeia de pesca e um mercado; ou que tal estrada de ferro é necessaria quer ao desenvolvimento, quer á manutenção de uma industria determinada, mas que, em consequencia de condições excepcionaes do districto, a estrada de ferro não poderá ser construida sem auxilio especial do Estado, estando segura a Thesouraria de que uma Companhia de estrada de ferro já existente construirá e trafegará a estrada de ferro mediante um adeantamento feito pela Thesouraria nos termos do presente artigo.

Contudo :

a) Não deverá a Thesouraria de conceder nenhum adeantamento especial sem ter prèvia certeza de que os proprietarios das terras, as auctoridades locais e os outros interessados locais tenham dado na medida de suas forças todo o auxilio e todas as facilidades desejaveis, quer por cessão gratuita de terrenos, quer por outro qualquer meio, para o fim de construir-se a estrada de ferro.

b) Um adeantamento especial não excederá em caso algum a metade da somma total necessaria para construcção da estrada de ferro, conforme prescreverem os regulamentos expedidos pela Thesouraria em virtude da presente lei.

c) Si a Thesouraria conceder um adeantamento especial sem reembolso, o decreto de auctorisação da estrada de ferro poderá estipular como prestação de communa, que, durante um periodo que não deverá exceder de dez annos e cuja duração será fixada pelo decreto, a parte da estrada de ferro que atravessar uma communa, não poderá ser onerada com uma taxa local superior á que tiver sido applicada á porção do terreno occupada pela estrada de ferro, tendo elle ficado no estado em que estava na occasião em que foi comprado para passagem da estrada de ferro. Entretanto, antes de inserir esta estipulação no decreto, será necessario informar as auctoridades locais e as encarregadas da repartição dos impostos, afim de que ellas possam ser ouvidas. O decreto pôde dar ao Ministerio do Commercio a faculdade de dilatar esse periodo.

(2) Todo adeantamento especial consentido em virtude do presente artigo poderá ser feito quer como subvenção sem reembolso, quer a titulo de emprestimo, ou com este duplo character.

(3) Toda subvenção sem reembolso ou emprestimo feito para um adeantamento nos termos do presente artigo, deverá ser effectuada nas condições, e ao juro fixado pela Thesouraria.

Limitação da importancia do adeantamento e fundos fornecidos pelos commissarios da divida nacional

Art. 6. (1) O total dos adeantamentos feitos pela Thesouraria nos termos da presente lei nunca poderá exceder um milhão de libras, de que no maximo duzentos e cinquenta mil poderão ser concedidos a titulo de emprestimo especiaes nos termos da presente lei.

(2) Os commissarios da divida nacional são auctorisadas a emprestar á Thesouraria e esta poderá tomar por emprestimo aos commissarios da divida nacional, qualquer quantia necessaria para concessão de adeantamentos em virtude da presente lei, nas condições que serão fixadas entre os commissarios da divida nacional e a Thesouraria, relativamente á duração, aos juros,

amortisação e prazo de reembolso (que não deverá exceder trinta annos da data do empréstimo).

(3) As sommas adeantadas pelos commissarios da divida nacional deverão ser reembolsadas com os creditos concedidos para isso pelo Parlamento; si estes forem insufficientes, o que faltar será descontavel e pagavel pelos fundos consolidados ou seu producto.

Exame das petições pelos commissarios das estradas de ferro economicas

Art. 7. (1) Quando uma petição para auctorisação de uma estrada de ferro economica, nos termos da presente lei, fôr apresentada aos commissarios das estradas de ferro economicas, deverão os commissarios certificar-se em primeiro logar si foram preenchidas todas as formalidades necessarias perante as auctoridades locais, inclusive a administração das estradas, das communas em cujo territorio se pretenda fazer passar a estrada de ferro, e bem assim perante os proprietarios e occupantes dos terrenos que se projectar adquirir. Elles deverão levar o pedido ao conhecimento do publico, e por uma inspecção dos logares, e por qualquer outro meio que julgarem dever empregar, deverão tomar todas as informações que julgarem importante ou util conhecer, para resolver sobre a opportunidade da admissão da petição.

(2) Os peticionarios deverão provar aos Commissarios:

a) que durante duas semanas consecutivas e pelo menos uma vez por semana, publicaram em um jornal da região ou parte da região que a estrada de ferro economica atravessar um annuncio descrevendo summariamente o terreno que se tem em vista adquirir, bem como o fim a que fôr destinado, mencionando o logar em que poderão ser consultados, nas horas convenientes, o plano das obras projectadas e do terreno a occupar, e igualmente a memoria explicativa do plano, a indicação da extensão do terreno; e

b) que a cada proprietario, locatario ou occupante, considerado como tal, do terreno que se tem em vista, tem remetido uma noticia redigida na forma prescripta, descrevendo em cada caso o terreno que se propuzerem a adquirir, e na qual consultarão aos proprietarios si consentem ou não em que si disponha do seu terreno, convidando-os a apresentar as objecções que acaso possam formular a respeito.

A planta e a memoria justificativa deverão ser organisadas na forma prescripta. A expressão «*prescripta*» empregada neste artigo, significa prescripta nas regras estipuladas na presente lei.

(2) Antes de resolver sobre uma petição os commissarios deverão dar toda a facilidade para que as objecções a que ella der logar, lhes possam ser apresentadas.

(4) Si depois do exame, os commissarios julgarem que a petição deve ser admittida, estabelecerão os termos do projecto de decreto que lhes fôr submittido pelos pretendentes ao decreto de auctorisação da estrada de ferro, esforçando-se para que elle contenha todas as condições necessarias para assegurar a construcção e o trafego da estrada de ferro, comprehendidas as medidas tomadas para salvaguardar os interesses do publico e dos particulares, cujo terreno se pretende adquirir.

(5) O decreto dos commissarios das estradas de ferro economicas reveste character provisorio; só produzirá effeito depois de ratificado pelo Ministerio do Commercio, na fórma prescripta pela presente lei.

(6) Quando for rejeitado pelos commissarios das estradas de ferro, um pedido de auctorisação para estrada de ferro economica, os interessados poderão interpôr recurso para o Ministerio do Commercio, si se tractar de um conselho de condado, de villa ou districto; poderá o Ministerio do Commercio, quando julgar opportuno, devolver o pedido, com ou sem instrucções especiaes, aos commissarios para novo exame no todo ou em parte.

Apresentação do decreto ao Ministerio do Commercio para ratificação

Art. 8 (1) Os commissarios serão obrigados a submeter á ratificação do Ministerio do Commercio todos os decretos que elaborarem em virtude da presente lei, com as peças e plantas que possa pedir o Ministerio do Commercio; com o decreto, organizarão e depositarão no Ministerio do Commercio um relatório sobre as objecções que tiverem sido formuladas contra o pedido, o andamento que lhes tiverem dado e todas as outras questões relativas ao decreto e que os commissarios julgarem uteis inserir no relatório.

(2) O Ministerio do Commercio deverá publicar todos os decretos que lhe fôrem submittidos, pelo modo que julgar mais efficaz para servir de informação aos interessados; a publicação deverá indicar igualmente que qualquer objecção relativa á sancção do decreto deverá ser dirigida ao Ministerio do Commercio, e bem assim os prazos para apresentação dessas objecções.

Exame do decreto pelo Ministerio do Commercio

Art. 9 (1) O Ministerio do Commercio deverá examinar todos os decretos que lhe fôrem submittidos para approvação, de accordo com a presente lei, principalmente sobre os pontos seguintes :

- a) Opportunidade de submitter as propostas ao parlamento.
- b) Segurança do publico.
- c) Objecções formuladas contra o decreto, conforme a presente lei.

(2) Os commissarios das estradas de ferro economicas deverão, segundo seus poderes, fornecer ao Ministerio do Commercio todas as informações e auxilio, de que possa este ter necessidade para exame do decreto que lhe fôr submettido ou das objecções que se levantarem.

(3) Quando, em consequencia deste exame, o Ministerio do Commercio entender que as propostas dos promotores deverão ser submettidas ao Parlamento, á vista da importancia da empresa projectada, ou da influencia que ella possa exercer sobre qualquer outra empresa de uma companhia de estrada de ferro já existente, ou por qualquer outro motivo, não ratificará o decreto.

(4) O Ministerio do Commercio poderá modificar as disposições do decreto, conforme julgar necessario ou opportuno, afim de garantir a segurança do publico.

(5) Quando ao Ministerio do Commercio fôr apresentada alguma objecção que não fôr retirada, deverá o mesmo examinal-a proporcionando aos seus auctores occasião de se fazerem ouvir; si depois deste exame decidir o Ministerio que a objecção deverá ser acolhida, não ratificará, ou deverá modificall-o de modo que remova a objecção.

(6) Em qualquer occasião que lhe parecer opportuna, poderá o Ministerio do Commercio devolver o decreto aos commissarios das estradas de ferro economicas, para mais amplo exame, fazendo por si mesmo ou mandando fazer um inquerito local, ouvindo neste caso todos os interessados.

Ratificação do decreto pelo Ministerio do Commercio

Art. 10. O Ministerio do Commercio poderá ratificar o decreto com ou sem modificações, conforme o caso; um decreto assim ratificado produzirá os mesmos effeitos que si tivesse sido approvedo pelo Parlamento; elle fornecerá a prova de terem sido satisfeitas todas as exigencias da presente lei, relativamente ás formalidades que devem preceder á redacção do decreto.

Estipulações que poderá conter o decreto

Art. 11. Os decretos expedidos em virtude da presente lei, poderão conter estipulações compatíveis com a presente lei, referindo-se no todo ou em parte:

- a) A inserção de todas ou de parte das disposições das leis chamadas «Clauses Acts» citadas na presente lei, salvas as

excepções e modificações que poderão ser mencionadas no decreto; ficando entendido que o Ministerio do Commercio dirigirá ao parlamento um relatório especial sobre a materia, caso julgue que as circumstancias especiaes no caso considerado exigirão modificações nos «Lands Clauses Acts» e só por accordo poderá ser auctorisada no presente artigo qualquer modificação das disposições dos «Lands Clauses Acts», relativamente á compra e occupação do terreno;

b) a applicação de todos os decretos mencionados no segundo annexo da presente lei, na medida que fôr julgada necessaria (relativamente ás obrigações impostas ás companhias de estradas de ferro a respeito da segurança do publico e outras materias);

c) á outorga dos poderes necessarios para a construcção e trafego da estrada de ferro, incluída a faculdade de celebrar accordos com as companhias de estrada de ferro e outras, afim de alcançar o fim almejado;

d) á outorga a qualquer companhia de estrada de ferro dos poderes necessarios para fazer executar o decreto;

e) á constituição de uma companhia, com existencia legal permittindo-lhe a execução das clausulas do decreto;

f) á representação no Conselho da Administração da estrada de ferro, de qualquer conselho que adeante ou concorde em adeantar quantia em dinheiro no interesse da estrada de ferro;

g) auctorisação dada a um conselho para fazer um adeantamento em dinheiro ou contractar um emprestimo no interesse da estrada de ferro; á limitação da importancia a adeantar ou a tomar por emprestimo, e a fixação dos prazos nos quaes deverão ser feitos os adeantamentos ou emprestimos;

h) ao modo de repartir os beneficios quando algum conselho tiver feito a uma companhia de estrada de ferro economica um adeantamento, como parte do capital—acções da Companhia;

i) á liquidação exacta das contas do Conselho da administração da estrada de ferro, quando este Conselho de administração não fôr uma auctoridade local; ao praso no qual a estrada de ferro deverá ser construída;

j) fixação das taxas e despesas maximas applicaveis ao trafego;

k) tratando-se de uma companhia nova, obrigação para ella de fazer um deposito, determinação da época e condições do deposito;

l) auctorisação dada a qualquer outra auctoridade local para comprar a estrada de ferro; e

m) todas as questões e negocios semelhantes aos acima enumerados, que puderem ser consideradas como se prendendo ás clausulas do decreto ou uteis para sua execução.

Aplicação das leis geraes sobre as estradas de ferro

Art. 12 (1) Os *Clauses Acts*. citados na presente lei e os decretos mencionados no segundo annexo da presente lei, só serão applicaveis a uma estrada de ferro economica, concedido em virtude da presente lei, quando fôrem incorporados no decreto de auctorisação, ou que neste sejam tidos em vista.

(2) Salvo as estipulações acima enumeradas da presente lei e as estipulações especiaes do decreto de auctorisação da estrada de ferro, os decretos geraes relativos ás estradas de ferro serão applicaveis a estrada de ferro regida pela presente lei, como a qualquer outra estrada de ferro. Em virtude desses decretos e dos *Clauses Acts*, e nos limites de sua incorporação ou de sua menção no decreto de auctorisação, a Companhia de estrada de ferro economica, será considerada como uma Companhia de estrada de ferro; o decreto expedido em execução da presente lei terá o mesmo valor que uma lei especial e toda disposição relativa a este considerada como um decreto especial.

Não obstante, uma estrada de ferro economica não poderá ser considerada como uma estrada de ferro, nos termos da lei chamada *Railway Passenger Duty Act. 1842*, (lei relativa aos impostos a perceber sobre os viajantes), e portanto, nenhum imposto sobre o transporte de viajante, poderá ser cobrado sobre os viajantes transportados n'uma estrada de ferro economica concedida em virtude da presente lei.

Fixação do preço da compra e indemnização a pagar para occupação dos terrenos

Art. 13 (1) Quando um decreto expedido em virtude da presente lei contiver as disposições dos *Lands Clauses Acts*, toda questão que, segundo essas leis puder ser liquidada pelo veredicto de um jury, por arbitramento ou por dous juizes, deverá, pelo que respeita ao decreto, ser submettida a um unico arbitro nomeado pelas partes, e resolvida por elle. Si as partes não puderem concordar na escolha do arbitro, resolverá o Ministerio do Commercio, sendo applicadas as disposições da presente lei, relativamente á decisão a tomar, ao logar e collocação das dos *Lands Clauses Acts*, referentes ao assumpto. Entretanto, fica entendido que para fixar a importancia da indemnização a pagar, o arbitro deverá levar em conta a valorisação que resultar, para os restantes terrenos, do estabelecimento da estrada de ferro e para as terras contiguas pertencentes a um mesmo proprietario, como para os bens de raiz que lhe deverem caber por successão.

(2) Com o concurso do Lord Chancellor poderá o Ministerio do Commercio elaborar um regulamento com uma tabella das despesas applicaveis ao arbitramento; por esse regulamento po-

derá igualmente limitar os casos em que fôr preciso contractar advogados.

(3) A lei chamada *Arbitration Act, 1899* (lei sobre arbitramento) será applicavel a todos os arbitramentos em virtude do presente artigo.

Pagamento das compras ou indemnizações

Art. 14. Qualquer decreto expedido em execução da presente lei poderá auctorisar o pagamento aos administradores (trustees) de uma somma de quinhentas libras no maximo para compra de terrenos ou indemnizações, não obstante qualquer disposição contraria dos *Lauds Clauses Acts*.

Disposições relativas ao Ministerio do Commercio

Art. 15 (1) Proccedendo o Ministerio do Commercio ao inquerito local previsto na presente lei, as disposições da primeira parte da lei chamada *Board of Trade Arbitrations, etc. Acts, 1874* (lei sobre os arbitramentos feitos pelo Ministerio do Commercio, etc.), serão applicaveis como si:

a) o inquerito tivesse sido effectuado em consequencia de um pedido feito por applicação de uma lei especial;

b) e como si as partes que tiverem dirigido uma petição afim de obter um decreto de auctorisação para uma estrada de ferro economica, fossem enumerados no artigo 3 da presente lei,—e no caso duma objecção formulada contra essa petição.

(2) O Ministerio do Commercio poderá estabelecer as regras que lhe parecerem necessarias para o processo a seguir, em virtude da presente lei, quer perante o Ministerio do Commercio, quer perante os commissarios das estradas de ferro economicas; ella resolverá identicamente a respeito de quaesquer outras questões que julgue dever regulamentar afim de que a presente lei possa produzir seus effectos.

(3) Depois de accordo com o Ministerio, a Thesouraria fixará as custas a cobrar pelo processo seguido, em virtude da presente lei, perante o Ministerio do Commercio ou os Commissarios das estradas de ferro economicas.

(4) Todas as despesas feitas pelo Ministerio do Commercio em virtude da presente lei deverão ser effectuados por conta dos creditos concedidos pelo Parlamento, salvo as estipulações relativas ao seu pagamento contidas na presente lei.

(5) O Ministerio do Commercio apresentará annualmente ao Parlamento um relatorio sobre os seus actos e os dos Commissarios, que se têm em vista na presente lei.

Despesas das auctoridades locais

Art. 16 (1) O conselho de condado, villa ou districto poderá pagar todas as despesas que tiverem feito, auctorisadas pelos Commissarios das estradas de ferro economicas, relativas á petição destinada a obter o decreto de autorisação previsto pela presente lei, debitando-as, no caso de um conselho de condado, nas suas despesas geraes, no de um conselho de villa, aos fundos ou contribuições da villa, e no de um conselho de districto qualquer, que não de villa, ás despesas geraes previstas nos *Public Health Acts* (leis sobre hygiene publica).

Fica, todavia, subentendido que o decreto de autorisação da estrada de ferro, ou no caso de rejeição da petição destinada a obter o decreto, os commissarios das estradas de ferro economicas poderão levar a cargo exclusivo de certas communas do condado as despesas effectuadas por um conselho de condado em virtude da presente lei, sendo essas despesas consideradas em consequencia, como feitas no interesse de condado particular, conforme prevê o *Local Government Act. 1888* (lei relativa ao Governo interior do paiz).

(2). Quando em virtude de um decreto auctorisando uma estrada de ferro economica, expedido em virtude da presente lei, um conselho de condado, villa ou districto fôr auctorisado a fazer certas despesas, o dinheiro para isso necessario poderá ser obtido do seguinte modo:

- a) emittindo um emprestimo nas condições previstas na presente lei, si a despesa fôr uma despesa principal; e
- b) si a despesa não fôr uma despesa principal considerando-a como fazendo parte das despesas necessitadas pela petição feita de conformidade com a presente lei.

(3). A pedido de um conselho poderá o ministerio do commercio dilatar de tempos a tempos o limite do emprestimo que o Conselho poderá contractar nos termos da presente lei, ou do adeantamento que poderá conceder a uma companhia de estrada de ferro economica; o limite assim dilatado substituirá o fixado no decreto.

(4). Quando um decreto expedido em virtude da presente lei auctorisar um Conselho a emittir um emprestimo para uma estrada de ferro economica, deverá dito decreto conter uma clausula que estipule que o reembolso da importancia do emprestimo será effectuado em um praso determinado e não excedente de 60 annos, por meio de um fundo de amortisação, ou de qualquer outra maneira.

(5). Todos os lucros realisados por um Conselho, pelo facto do estabelecimento de uma estrada de ferro economica deverão ser attribuidos á redução da taxa estabelecida para as despesas feitas pelo Conselho para essa estrada de ferro.

(6). Quando se dever cobrar uma taxa para cobrir uma despesa feita em virtude da presente lei, o respectivo pedido deverá especificar, na forma prescripta pelo Ministerio do Interior (*Local Government Board*), a quota da taxa a cobrar para essa despesa.

Commissões Communs

Art. 17. (1) Os conselhos de condado, villa ou districto, poderão eleger uma commissão para pedir um decreto auctorizando a estrada de ferro economica em virtude da presente lei, ou para construir ou explorar em commum uma estrada de ferro economica, ou para qualquer outro fim ligado á estrada de ferro, a respeito do qual seja conveniente fazer um accordo entre os conselhos.

(2). As estipulações do « *Local Government Act., 1888* », ou segundo o caso, as do « *Local Government Act, 1894* », relativas ás commissões communs são applicaveis á toda commissão commum nomeada para objectos submettidos á presente lei, pelos conselhos aos quaes as leis acima mencionadas derem poder para nomear uma commissão commum; si, pelo contrario ditas leis não conferirem nenhum poder aos conselhos para eleger uma commissão commum, as disposições do terceiro annexo serão applicaveis á presente lei.

Exploração de uma estrada de ferro ordinaria como estrada de ferro economica

Art. 18. Toda Companhia que tiver os poderes necessarios para construir ou explorar uma estrada de ferro, poderá ser auctorisada por um decreto expedido em virtude da presente lei, a construir ou trafegar, ou trafegar no todo ou em parte a estrada de ferro, como si ella fosse uma estrada de ferro economica submettida á presente lei.

Faculdade dos proprietarios de ceder terrenos ou fazer adeantamentos de dinheiro para uma es- trada de ferro economica.

Art. 19. (1) Toda a pessoa que em virtude de uma lei ou por outro motivo, tiver a faculdade de vender e ceder terreno para as obras da estrada de ferro economica, poderá, com auctorisação do Ministerio da Agricultura, concedida em virtude do presente artigo, ceder o terreno necessario, gratuitamente ou sem compensação, ou por um preço inferior ao valor real, sem onus de qualquer especie.

(2). Todas as vezes que uma pessoa proprietaria nos entido da lei chamada « *Improvement of Land Act, 1864* » (lei sobre o melhoramento do sólo) fornecer um subsidio em dinheiro para ser applicado aos trabalhos de uma estrada de ferro economica, a importancia assim fornecida poderá, mediante auctorisação do Ministerio da Agricultura, concedida em virtude da presente lei, ser levada á conta do proprietario do terreno ao qual as obras dão assim uma valorisação, da mesma maneira e com os mesmos effeitos que em caso identico previsto pela lei acima.

(3). O Ministerio da Agricultura não deverá dar a approvação prevista no presente artigo, sinão depois de se ter certificado que as obras para as quaes tiver sido cedido o terreno, ou concedido o subsidio em dinheiro, produzirão um augmento duravel de valor do proprio terreno ou de outros pertencentes ao mesmo proprietario, e que este augmento exceda no caso da cessão do terreno, segundo estimação do Ministerio da Agricultura, o valor real do terreno concedido ou a differença entre este valor e o preço da compra, e no caso de um subsidio em dinheiro, a importancia fornecida; tudo sob condição de que si estiver gravado de certos onus o terreno cuja cessão fôr pretendida, o Ministro da Agricultura, antes de conceder á approvação prevista no presente artigo, providenciará para que se faça uma notificação aos credores examinando as objecções por elles levantadas.

Poder para ceder terrenos da corôa

Art. 20. Para ceder terrenos da corôa, terão os commissarios das florestas (commissioners of woods), em nome de Sua Magestade, poderes identicos aos que a presente lei confere ás pessoas que em virtude da presente lei ou por outro titulo podem vender ou ceder, sendo, porém, que tractando-se de terrenos da corôa fará a thesouraria a ratificação, em logar do Ministerio da Agricultura.

Disposições relativas aos bens communaes

Art. 21. (1) Sem o consentimento do Ministerio da Agricultura não poderão ser cedidos, tomados ou adquiridos em virtude da presente lei terrenos que façam parte dos bens communaes, ou qualquer servidão sobre bens communaes ou que os onere; o Ministerio só dará o seu consentimento depois de verificar que, de accordo com as circumstancias, será necessaria a cessão, tomada de posse ou aquisição; que o exercicio dos poderes conferidos pelo decreto auctorisando a estrada de ferro, não causará aos bens communaes sinão os damnos inevitaveis, e que foram dadas todas as providencias reclamadas no interesse do

publico e da communa para accrescentar outros terrenos a esses bens (quando fôr isso possível), em substituição do terreno tomado, e, igualmente, no caso de divisão de um terreno communal, para assegurar uma communição sufficiente de uma parte para outra.

(2). A expressão « communal » (*common*), usada no presente artigo, applicar-se-á a qualquer terreno susceptível de ser fechado, nos termos das leis chamadas— « *Inclosure Acts 1845 a 1882* » (leis concernentes ao fechamento), a qualquer outro terreno urbano no sentido dos *Metropolitan Communs Acts 1866 a 1878* (leis concernentes aos bens communaes metropolitanos), e a qualquer campo pertencente a uma cidade ou villa.

Conservação da paisagem e dos objectos que apresentarem um interesse historico

Art. 22. Quando se levantar opposição a um pedido de auctorisação de uma estrada de ferro economica, formulado perante os commissarios das estradas de ferro economicas, ou a um projecto de decreto apresentado ao Ministerio do Commercio, baseada em que a empresa projectada causará a destruição ou estrago de um monumento ou de um objecto de interesse historico, ou que damnificará uma paisagem, será dita opposição estudada respectivamente pelos commissarios e pelo Ministerio do Commercio, que proporcionarão aos seus auctores o meio de ser ouvidos.

Ligação com as estradas de ferro existentes

Art. 23. Toda ligação da estrada de ferro economica com uma estrada de ferro existente, nos termos da presente lei, deverá ser feita pelo modo que o Ministerio do Commercio julgar razoavelmente praticavel, afim de que nenhum prejuizo cause ás linhas utilizadas no transporte de viajantes.

Modificação do decreto

Art. 24. Todo decreto auctorisando uma estrada de ferro economica em virtude da presente lei poderá ser modificado ou completado por um decreto de additamento estabelecido da maneira e sujeito ás mesmas condições que o decreto primitivo. Comtanto que:

a) o decreto de additamento possa ser concedido a pedido de uma auctoridade ou de um particular;

b) julgando o Ministerio ser necessario apresentar ao Parlamento as razões adduzidas para modificação do decreto, tome em consideração o alcance e as condições do decreto primitivo.

c) não confira o decreto que auctorisar as modificações nenhuma poder para adquirir a estrada de ferro sem o consentimento dos proprietarios.

Estipulações relativas aos telegraphos

Art. 25. A definição «*Act of Parliament*» (Lei do parlamento) dada no «*Telegraph Act, 1878*» (Lei sobre os telegraphos) será applicavel igualmente ao decreto auctorisando uma estrada de ferro economica nos termos da presente lei.

Applicação da presente lei à Escossia

Art. 26. A presente lei é applicavel á Escossia com as seguintes modificações :

(1) Devem ser substituidas pela de «*Secretario para a Escossia*» as expressões «*Ministerio da Agricultura e Ministerio do Commercio*» do art. 5.º da presente lei;

(2) Os pontos que se referem ao conselho d'um condado, villa ou districto devem ser interpretados como se referindo a um conselho de condado qualquer, a um conselho de cidade, e, si não havendo conselho de cidade, aos commissarios de policia das villas, aos commissarios das aldeias, á commissão de um districto qualquer regido pelo «*Local Government (Scotland) Act 1889*» (lei concernente ao Governo interior de Escossia); e nos condados onde não houver commissão de districto á auctoridade constituida pela reunião de dous conselhos de parochia ou mais.

(3) O arbitro designado pelo nome «*arbitrator*», deverá ser chamado «*arbiter*»; é um simples arbitro no sentido dos «*Lands Clauses Acts*»; as disposições do «*Arbitration Act 1889*» (lei sobre o arbitramento), serão substituidas pelas dos «*Lands Clauses Acts*» relativas á arbitramento; exceptuadas as disposições de ditas leis relativas ás despesas de arbitramento, disposições que deverão ser substituidas pelas seguintes: as despesas de arbitramento e suas accessorias serão julgadas pelo arbitro, o qual indicará a quem, por quem e como serão pagas ditas despesas no todo ou em parte; elle poderá avaliar ou fixar a importancia total ou parcial das despesas a pagar, e determinar as despesas a pagar como se tractasse de um ajuste de contas entre agente e cliente.

(4) O Lord Chancellor é substituido pelo Lord presidente do tribunal de sessão (court of session).

(5) As sommas necessarias para cobrir as despesas, não principaes, feitas por um conselho de condado em execução da presente lei, deverão ser tiradas das terras e patrimonios do condado, districto ou parochia, por meio de uma taxa addicional á da contribuição para conservação das estradas (denominada em seguida taxa das estradas), cobrada em virtude do «*Roads*

and Bridges (Scotland) Act, 1878» (Lei sobre as pontes e estradas da Escóssia), sempre com o caracter de taxa especial. As sommas necessarias para cobrir as despesas identicas, feitas por um conselho de cidade, dos commissarios de policia ou dos commissarios das villas, serão levantadas por meio de uma taxa especial, accrescentada ao imposto de policia ou ao imposto geral da villa, mas conservada distincta. Si fôr principal a despesa feita, será coberta por via de emprestimo nas condições fixadas pelo decreto ; a taxa a cobrar para reembolsar o capital, incluidos juros e despesas será a mesma que a da contribuição para conservação das estradas mencionadas acima.

(6) As disposições relativas aos conselhos de districto applicam-se á commissão de districto, ou á reunião dos conselhos de parochia, salvo as modificações seguintes :

a) Uma commissão de districto não poderá ser auctorizada a apresentar uma petição no sentido do artigo 2 acima, si não tiver approvação do conselho de condado, corcelida em assembléa extraordinaria ou ordinaria, para a qual cada conselheiro deverá receber convocação com um mez de antecedencia indicando o motivo da reunião.

b) Para ser valida a resolução tomada pelo conselho reunido em assembléa ordinaria ou extraordinaria, deverá ser approvada por dous terços dos membros presentes e votantes.

c) Nenhuma disposição da presente lei auctorisa uma commissão de districto a obter dinheiro por meio de taxas ou de emprestimos. Não obstante, as sommas necessarias para cobrir as despesas, que não fôrem despesas principaes, feitas pela commissão em execução da presente lei, deverão ser auctorizadas pelo conselho do condado, e levantadas por meio de uma taxa especial que se accrescentará á taxa das estradas, sem se confundir com ella ; o conselho de condado procurará obter todas as sommas necessarias para cobrir despesas principaes por meio de um emprestimo emittido conforme os termos do decreto, na forma prescripta no artigo 16 acima.

(7) A expressão «*Clauses Acts*», designará os «*Lands Clauses Acts*», os «*Railways Clauses Consolidation (Scotland) Act, 1845*», o «*Companies Clauses Consolidation (Scotland) Act, 1845*», o «*Companies Clauses Act, 1863*», o «*Railways Clauses Act 1863*», e o «*Companies Clauses Act, 1869*».

(8) As referencias ao «*Local Government Act 1888*» e ao de 1894 deverão ser interpretadas como referencias ao «*Local Government (Scotland) Act de 1889*» e ao de 1894.

(9) Para o fim de assegurar na Escóssia a applicação das disposições prescriptas no art. 5.º § (1) (c) da presente lei, o taxador (assessor) das estradas de ferro e canaes, será obrigado a inscrever, para cada parochia a que se applicar o dito § (1) (c), no seu registro de avaliações, sua avaliação annual da estrada de ferro economica na extensão da parochia, feita nos termos

dos «*Valutation of Land (Scotland) Acts*» (lei sobre a avaliação das terras na Escóssia), ou a avaliação annual em que o terreno occupado ou a occupar teria sido avaliado si tivesse ficado no estado em que se achava no momento da sua aquisição destinada á estrada de ferro; a avaliação se fará pelo mais baixo preço.

(10) Sendo a estrada de ferro economica construida em virtude dos poderes conferidos pela presente lei, propriedade de uma Companhia de estradas de ferro existente ou arrendada por ella, esta estrada de ferro não deverá ser avaliada pelo dito taxador como fazendo parte da empresa geral da Companhia da estrada de ferro; elle deverá ser como uma empresa distincta.

Extensão de applicação da lei

Art. 27. A presente lei não é applicavel á Irlanda.

Definições

Art. 28. Salvo disposições contrarias da presente lei, ter-se-á em consideração :

A expressão «Companhia de estrada de ferro economica» comprehende toda pessoa ou reunião de pessoas, gosando ou não da personalidade civil, que tiver recebido auctorisação para construí-la, que fôr proprietaria ou locataria de uma estrada de ferro auctorisada pela presente lei, ou que explorar dita estrada de ferro em virtude de um contracto de exploração;

A expressão «*Clauses Acts*» designará os «*Lands Clauses Acts*» o «*Railways Clauses Consolidation Act 1845*», o «*Railways Clauses Act 1863*», os «*Companies Clauses Acts*» de 1845 a 1889;

A expressão capital-acções (*share capital*), comprehenderá todo capital constituido por meio de acções ou de outro modo, não sendo por via de emprestimo.

Titulo abreviado

Art. 29. A presente lei poderá ser denominada «*lei sobre as estradas de ferro economicas, 1896.*»

MODELO

DE UM BILL PARA O ESTABELECIMENTO DE UMA ESTRADA DE FERRO

De..... a.....

Considerando . . . , etc.

E considerando que as plantas e secções dos traçados e dos perfis da estrada de ferro, auctorisados pela presente lei, assim como os livros de referencia, contendo os nomes dos proprietarios e locatarios reaes ou presumidos, bem como os dos occupantes dos terrenos, que devam ou possam ser necessarios, em vista do objecto mencionado na presente lei, e em virtude das auctorisações nelle contidas, foram devidamente depositadas na repartição do escrivão de paz (principal empregado do Sheriff) do condado de . . .

e que são designados em seguida, sob o nome de plantas, secções e livros de referencia, depositados ;

Considerando que o objecto da presente lei não pôde ser alcançado sem auctorisação do Parlamento ;

Possa em consequencia ser agradável a S. Magestade que seja promulgado, e seja ordenada pela muito excellente Magestade a Rainha, por e com o aviso e consentimento dos Lords espirituaes e temporaes, assim como das communas, reunidos em Parlamento, e por sua auctoridade,

O que segue :

Art. 1.º A presente lei pôde ser citada sob o nome de . . . *Railway Act* de 19. . .

Art. 2.º As leis seguintes . . . são incorporadas á presente lei e fazem della parte integrante (salvo exclusão expressa, em seguida formulada).

(Aqui serão incorporadas todas as leis ou fragmentos de lei necessarios. As *clauses consolidation Act* de 1845, e todas as outras leis que estão em vigor, sem que a sua incorporação formal seja necessaria, não serão mencionadas em regra geral).

Art. 3.º Na presente lei os termos e as expressões cujo sentido foi já fixado pelas leis incorporadas acima, em totalidade ou em parte, conservarão a sua mesma interpretação, comtanto que não se apresente assumpto ou texto em contrario.

A palavra *Companhia* se entenderá pela Companhia constituida pela presente lei. As palavras *estrada de ferro* e *empresa*, significarão respectivamente a estrada de ferro e a empresa auctorisadas pela presente lei.

Emfim, a expressão *tribunaes superiores* ou *tribunal competente*, ou toda expressão analoga que se encontrar na presente lei, ou em alguma das leis incorporadas, será entendida e terá por effeito que a divida ou obrigação que deu lugar ao emprego da expressão supramencionada deverá ser considerada como resultante de um simples contracto e não de um estatuto.

(Todas as palavras do texto de natureza que exija uma explicação serão inseridas no artigo acima. Quando o sentido de uma expressão tiver sido precisada no texto dos *considerandos* uma nova definição torna-se inutil e deve ser evitada, em geral. A interpretação especial aos termos: *tribunales superiores* e *tribunales competentes* não é necessaria nos bills relativos à Escossia e à Irlanda.)

Art. 4.º Os Srs. AB, CD,... e todas as outras pessoas ou corporações que tiverem já subscripto á empresa ou que se tornarem subscriptores ulteriormente, assim como seus executores testamentarios, administradores, successores e outras de direito, segundo os casos, serão desde então, e são pelos presentes constituidos em Companhia, para o fim de constituir e manter a estrada de ferro, e manter os diversos objectos regulados pelo presente lei.

Com este fim serão e são, pelas presentes, incorporados sob e nome de Companhia de Estrada de Ferro de ...

Com este nome constituirão uma corporação com successão perpetua, sello commum e faculdade de comprar, tomar posse, possuir e dispôr de terrenos e outros bens, em vista da execução da presente lei.

Art. 5.º Nos limites das disposições da presente lei, a Companhia é auctorisada a construir e a conservar, conforme os traçados e os perfis indicados nos planos e typos apresentados, a estrada de ferro acima referida, com as estações, os *desvios*, obras de accesso, de arte e dependencia. A Companhia poderá penetrar nos terrenos necessarios figurados sobre os planos e indicados nos livros de referencia, delles tomando posse e se servindo. A estrada de ferro, acima indicada, e auctorisada pela presente lei, é :

Uma estrada de ferro de.... de comprimento, começando em... e terminando...

[Os regulamentos parlamentares prescrevem dar o comprimento em milhas, *furlongs*, cadeias e jardas, ou em fracções decimaes de cadeias.]

[Aqui será inserida, si houver logar, a clausula *escrivães parochiaes* ou a dos agentes de correio. Vide clausulas especiaes ns. 1 e 2.]

Art. 6.º O capital da Companhia será de.... libras esterlinas, dividido em acções de... libras cada.

[Nenhuma acção póde ser de menos de 10 libras.]

Art. 7.º A Companhia não poderá emittir nenhuma das acções creadas em virtude da presente lei, e a attribuição de nenhuma acção ao subscriptor que a acceita não poderá ser realisada, a menos e antes que tenha sido effectuada uma entrada de um quinto da importancia da acção.

Art. 8.º Um quinto da importancia da acção será o maximo de cada chamada, e... mezes, pelo menos, deverão separar

as chamadas successivas, e . . . da importancia da acção deverá ser o limite *maximo* do conjuncto das *chamadas feitas* sobre uma acção durante o mesmo anno.

Art. 9.º Quando tiver de ser paga uma somma qualquer a um accionista menor, idiota ou alienado, a assignatura do administrador ou do conselho, de seu tutor ou curador, constituirá uma desoneração sufficiente para a Companhia. [Aqui enserirse-á toda estipulação especial, ou outra, relativa ao capital acções.

No caso em que devam ser subscriptas acções por uma outra Companhia, o artigo auctorizando essa participação deve ser inserido aqui, mas as disposições que permitem a outra Companhia fundos para esse fim, deverão figurar em uma outra parte do Bill. Ver as clausulas especiaes.]

Art. 10. A Companhia fica auctorizada a levantar emprestimo, sobre hypotheca de tempos a tempos, de uma somma não excedente da totalidade de . . . libras esterlinas, mas nenhuma parte deste emprestimo poderá ser realisada antes que a totalidade do capital—acções de . . . libras esterlinas, seja emitida e tenha sido collocada, e a metade da importancia total realisada; e antes que a Companhia tenha fornecido a prova ao magistrado (Scherif), incumbido de certificar o facto em virtude do art. 40 do *Companies Clauses consolidation act* de 1845, ou do art. 42 do *Companies Clauses consolidation act* de 1845, para a Escossia, que a totalidade do capital foi emitido e subscripto, e que a importancia total da metade foi realisada, e tambem que o quinto pelo menos da importancia de cada acção foi pago anteriormente, ou simultaneamente, á emissão e á collocação, e emfim que o capital supradicto foi emitido *bona fide*, e que está nas mãos das pessoas ou corporações, a que tenha sido destinado, ou entre as dos seus executores testamentarios, administradores, successores ou pessoas de direito, e que essas pessoas e outras enumeradas são legalmente responsaveis pela entrada do capital.

Pela apresentação ao magistrado (Sherif) supramencionado dos livros de contabilidade da Companhia, e de qualquer outra prova por elle julgada sufficiente o dito magistrado dará um certificado mostrando que a prova foi prestada, e esta peça será considerada como uma prova sufficiente.

Art. 11. Os credores hypothecarios podem promover o pagamento dos juros ou principal atrazados, ou do principal e dos juros devidos sobre hypotheca pela constituição de um sequestro (*judicial factor*).

Para que a nomeação de um *receiver* seja auctorizada em caso de atrazo do principal, a importancia devida aos credores, em nome dos quaes a constituição do sequestro é solicitada, não poderá ser inferior a . . . libras, no total.

(o total inserido aqui é habitualmente um decimo (1/10) da somma a levantar por emprestimo, mas não excede 252500 francos).

(Quando uma nova auctorisação para levantar emprestimo é

dada a uma Companhia antiga, todos os textos anteriores relativos a um sequestro, devem ser referidos, sem prejuizo de nomeações já feitas, ou de processos começados, devendo substituí-los o artigo acima.

Art. 12. A Companhia pode crear e emittir obrigações consolidadas, conformando-se com as disposições do Titulo III do *Companies Clauses Act*. de 1863.

Mas não obstante qualquer disposição contraria do presente acto, os juros das obrigações hypothecarias, creadas e emittidas (posteriormente á data do presente acto) pela Companhia, ficarão em pé de igualdade com os de qualquer hypotheca consentida pela Companhia (posteriormente a data do presente acto), mas terá a prioridade sobre o reembolso do capital das hypothecas.

Este artigo será inserido em todos os *bills* relativos a uma nova concessão, ou a uma antiga Companhia que não tenha ainda emissão obrigações consolidadas; e neste ultimo caso, havendo uma divida hypothecaria, dever-se-a inserir em parenthesis estas palavras: «Posteriormente a presente lei»).

(Aqui serão inseridas, si houver logar, as disposições especiaes relativas á facultade de emittir emprestimo, concedida á Companhia).

Art. 13. Todos os capitães realizados em virtude da presente lei, seja por emissão de acções (ou por emissão de obrigações consolidadas), seja por emprestimo, serão exclusivamente empregados aos fins da presente lei.

Art. 14. A primeira assembléa ordinaria da Companhia terá logar... mezes, no maximo, depois da data da presente lei.

(Aqui serão inseridas as disposições relativas ás assembléas geraes, e ao numero de vozes, querendo-se afastar das disposições da legislação geral.

Art. 15. O numero dos administradores será de...; mas a Companhia poderá exteriormente reduzir este numero, contanto que elle não fique inferior a...

Art. 16. Todo administrador deverá possuir acções, pelo menos.

Art. 17. O *quorum* do Conselho de administração será...

Art. 18. Os Srs. A. B., C. D... etc. (e... outras pessoas a designar acceptando essas funcções), serão os primeiros Administradores da Companhia, e ficarão em exercicio até a primeira Assembléa Geral que se reunir depois da promulgação da presente lei.

Nesta Assembléa os Accionistas presentes ou que tiverem dado procuração, terão a facultade, quer de confirmar os administradores nomeados pela presente lei (ou designados como foi dicto acima) ou alguns dentre elles, quer de eleger um novo Conselho de Administração, ou sómente os administradores novos necessarios para substituir os que não tiverem sido conservados.

Os administradores escolhidos em virtude da presente lei são aliás reelegiveis, si preencherem as condições legaes.

Na primeira Assembléa a reunir cada anno, posteriormente á primeira assembléa acima mencionada, os accionistas presentes ou que tiverem dado procuração terão (salvo a eventualidade prevista da redução do numero de administradores) que eger os membros que deverão substituir os administradores a sahir, de conformidade com as disposições do *Companies Consolidation Act. de 1845.*

As pessoas assim eleitas pela assembléa, não tendo sido destituidas, não tendo perdido a sua aptidão legal ou dado demissão, continuarão a desempenhar o mandato de administrador até que sejam substituidas por via de eleição, conforme a lei precitado.

Art. 19. A área dos terrenos que poderão ser adquiridos amigavelmente pela Companhia, para os fins excepçionaes previstos no *Railway Clauses, Act. de 1845*, não poderá exceder...

Art. 20. A faculdade de expropriação forçada concedida á Companhia para os fins da presentel ei, não poderá ser exercida mais depois de um lapso de tempo de... annos, a contar da data da presente lei. (Aqui são inseridos todos os artigos relativos ás condições de execução dos trabalhos. Veja clausulas especiaes ns. 3 a 7.)

Art. 21. Considerando que em virtude dos regulamentos parlamentares das duas Camaras, e da lei 9 Victoria, cap. XX, uma somma de (fundos), representando 5 por 100 do total das avaliações relativas á estrada de ferro projectada, foi depositada (ou transferida) na «*Tribunal de Chancellaria*» de Inglaterra, (*Tribunal do Thesouro* para a Escossia e de Chancellaria para a Irlanda), a proposito do pedido submettido ao Parlamento, em vista da presente lei.

Seja ordenado que não obstante qualquer disposição da lei referido acima, a somma precitada de . . . (fundos publicos), depositada (ou transferida) como foi dito, em vista da presente lei, não será reembolsada ou transferida á totalidade ou a uma das pessoas ou á maiorias das pessoas mencionadas no *Warrant*, ou de ordem passada em execução da lei já citada, ou aos sobreviventes ou a um dos sobreviventes, a seu pedido salvo si a Companhia tiver, antes da expiração do prazo fixado pelos presentes para a conclusão da estrada de ferro, ou aberto a linha ao transporte de viajantes, ou provado, á satisfação do *Board of Trade* que pagou uma somma egual á metade de seu capital-acções autorisado, e que despendeu para os fins da presente lei.

No caso de passar o praso citado sem que a Companhia tenha realisado uma das duas alternativas supramencionadas, a caução citada (especie ou fundos publicos) será destinada, do modo abaixo indicado; o certificado do *Board of Trade*, será considerado como uma prova sufficiente das constatações feitas, sem que seja necessario juntar um certificado relativo á promulgação da presente lei, não obstante as disposições contrarias da lei já citada.

Art. 22. A dita somma (especie ou fundos), depositada (ou

transferida), como foi dicto, será applicavel, e, depois de notificação pela Gazeta de Londres (Edimburgo ou Dublin), será applicada a indemnizar os proprietarios e outras pessoas cuja propriedade tiver sido perturbada ou affectada pelo começo dos trabalhos, pela construcção da estrada de ferro, ou pelo facto de seu abandono, ou que tiverem de soffrer algum damno, em razão do direito de expropriação forçada concedido á Companhia, damno pelo qual a indemnização tenha sido insufficiente ou nulla.

A caução assim referente aos interessados será repartida entre os indemnizatorios nas proporções e pela maneira fixadas pela Tribunal da Chancellaria de Inglaterra (ou Tribunal do Thesouro para Escossia e da Chancellaria para Irlanda). Si não houver a pagar indemnização alguma da natureza acima indicada, ou si uma parte sómente da somma (especie ou fundos publicos) bastar para fazer face a todas as reclamações justificadas desta mesma natureza, a dita importancia total, ou reliquat, será:

Ou declarada adquirida á Corôa, e, em consequencia, paga ou transferida a ou a conta do Erario real, na forma a prescrever pela Chancellaria de Inglaterra (Tribunal do Thesouro na Escossia, da Chancellaria na Irlanda), a requisição do *solicitor* da Thesouraria, e fará parte dos fundos consolidados do Reino Unido;

Ou si a Companhia estiver insolvel, e em liquidação, ou si houver sido instituido algum sequestro, sera paga ou transferida no todo ou em parte, segundo as decisões do Tribunal, ao dito sequestro ou aos liquidantes da Companhia;

Ou destinado, de qualquer maneira, a titulo de activo parcial a satisfazer os credores da companhia;

Contanto que, até que a somma (especie ou fundos publicos) em questão tenha sido reembolsada (ou transferida) aos depositantes, ou tenha recebido um outro destino como foi dito acima, os juros ou dividendos sejam, conforme as epochas dos pagamentos, effectivamente saldados, a pedido, á pessoa ou ás pessoas, ou á maioria das pessoas enumeradas no *warrant*, ou ordem especial já mencionada, ou ao sobrevivente ou sobreviventes d'entre elles.

Art. 23. No caso de não ser a estrada de ferro concluida em um lapso de... annos, a data da presente lei, todos os direitos conferidos pela presente lei á Companhia, tendo em vista a construcção e o acabamento da linha, e em connexidade com isso, deixarão de vigorar salvo quanto ao que diz respeito á porção construida, no termo desse periodo.

Art. 24. A companhia terá a faculdade de reclamar e de perceber pelo uso da estrada (Railway) taxas não excedentes das seguintes tarifas:

Para os viajantes e animaes transportados...

Para as mercadorias transportadas...

Para os carvões de pedra (hulhas) transportados, por tonelada e por milha... no maximo; e si o transporte se fizer nos

vehiculos da Companhia, uma taxa adicional maxima de... por tonelada e por milha.

Art. 25. A taxa que a Companhia póde exigir pela tracção por machinas, pondo os vehiculos em movimento, não poderá exceder... por milha, para um viajante ou animal ou por uma tonelada de mercadoria, além dos outros direitos e percepções auctorisadas pela presente lei.

Art. 26. As prescripções e regulamentos seguintes serão applicaveis ao calculo de todas as taxas a perceber em virtude da presente lei, a saber :

Para o transporte de viajantes, animaes ou mercadorias em um percurso inferior a... milhas, a Companhia é auctorisada a taxar por... milhas.

Para toda fracção de milha e para um percurso igual ou superior a... milhas, a Companhia, para o transporte dos animaes ou das mercadorias, taxará esta fracção por quartos de milha, contando toda fracção de um quarto de milha por um quarto inteiro; e para o transporte de viajantes, toda fracção de milha será contada por uma milha inteira.

Para toda fracção de uma tonelada, a Companhia cobrará a taxa em razão dos quartos de toneladas comprehendidas na fracção; e a fracção do quarto de tonelada, quando houver se contará por um quarto inteiro.

Para todos os transportes salvo a pedra e a madeira apparelhada, o peso será estabelecido conforme as medidas usuas chamadas—*avoirdupois*.

No que concerne á pedra e á madeira apparelhada, serão igualados quatorze pés cubicos de pedra ou quarenta pés cubicos de carvalho, acajú, tecka, fãia e frêixo ou cincoenta pés cubicos de qualquer outra madeira a um peso de uma tonelada, e em proporção para a quantidade menor.

Art. 27. Para as encommendas pesando menos de 227 kilogs., e para os objectos separados de peso excepcional, a Companhia, a despeito de qualquer outra disposição da presente lei, poderá receber e reclamar as taxas minimas que seguem :
Transporte das encommendas de pequeno peso :

Para todo encommenda (*small parcel*) de um peso igual ou inferior a.....libras.....pence.

Contanto que os objectos expedidos em grande quantidade ao mesmo tempo, embora formando uma remessa composta de objectos de peso inferior, taes como saccos de assucar, saccos de café, de farinha, etc., não possam ser reputadas encommendas de pequeno peso; não devendo esta qualificação ser applicada sinão ás encommendas isoladas com empacotamento especial

Transporte de objectos de peso excepcional....

Art. 28. A tarifa maxima a perceber a Companhia pelo transporte dos viajantes pela estrada de ferro, incluidos os direitos de portagem e despesas de transporte e os direitos que

puderem corresponder a todos os outros elementos inherentes ac dito transporte não excederá os algarismos seguintes :

Pelo transporte, de um viajante em carro de 1.^a cl.....
pence por milha.

Pelo transporte de um viajante em carro de 2.^a cl.....
pence por milha.

Pelo transporte de um viajante em carro de 3.^a cl.....
pence por milha.

Art. 29. A tarifa maxima a perceber pela Companhia pelo transporte dos animaes e das mercadorias (salvo as pequenas encommendas e objectos de peso excepcional) comprehendendo os direitos de portagem, de fornecimento de vagões ou de *trucks*, e da tracção, e os direitos que puderem corresponder a todas as outras despesas inherentes ao dito transporte (salvo entretanto a taxa razoavel para carga e descarga, em estação de partida e de chegada, e para transporte a domicilio, assim como para qualquer outra operação que se ligar ao serviço a domicilio quando a Companhia o effectuar, será de :

Para cavallo transportado, etc., etc.

Art. 30. Qualquer viajante que circular na estrada de ferro é autorizado a levar consigo sua bagagem ordinaria, sem que esta bagagem possa exceder em peso 54 kilogrammas para os viajantes de 1.^a classe, 45 kilogrammas para os viajantes de 2.^a classe, e 27 kilogrammas para os viajantes de 3.^a classe. Nenhuma taxa será cobrada por essa bagagem.

Art. 31. Uma estação não será considerada como terminal, no que toca a uma operação de transporte de mercadorias sobre a estrada de ferro, sinão quando as ditas mercadorias tiverem sido remetidas directamente pelo expedidor, ou para ahi tenham sido remetidas para entrega directa ou consignação.

Art. 32. Os algarismos *maxima* da tarifa fixada para o transporte de viajantes não são applicaveis aos trens especiaes que poderão ser estabelecidos sobre a estrada de ferro. A respeito desses trens a Companhia poderá exigir a taxa que lhes convier. Os algarismos fixados não são applicaveis sinão aos trens ordinarios e expressos postos em circulação de tempos a tempos pela Companhia para o transporte por caminho de ferro dos viajantes e mercadorias.

Art. 33. No texto da presente lei nada poderá impedir que a Companhia perceba taxas menos ou mais elevadas que as tarifas fixadas acima pelo transporte de animaes, ou mercadorias de qualquer sorte, em virtude de contractos celebrados com os proprietarios dos objectos, ou com as pessoas encarregadas da expedição, em razão de operações excepçionaes effectuadas pela Companhia — em vista do transporte, ou em razão da expedição dos animaes e mercadorias (salvo todavia as pequenas encomendas), pelos trens de passageiros (Aqui serão inseridos, cabendo, os artigos relativos ás convenções especiaes concluidas com

as autoridades locais e outras pessoas, os artigos dando poder ás outras Companhias de realizar fundos para os empregar em subscrições á empresa. (Vêr as clausulas especiaes e clausulas de excepção, si houver.

Art. 34.º A Companhia não poderá destinar aos fundos cuja realisação é autorisada pela presente lei, nenhum juro ou dividendo para qualquer accionista pelo total das entradas das chamadas sobre acções de que fôr proprietario.

Todavia, nada, no presente acto, poderá impedir a Companhia de pagar a um accionista, por fundos adeantados em relação ás chamadas, os juros previstos pelos *Companies Clauses Consolidation Act* de 1845, applicaveis á Inglaterra e á Escossia.

Art. 35. A Companhia não poderá exigir, sobre os fundos a realizar em virtude da presente lei, nenhum pagamento ou deposito exigido pelos regulamentos parlamentares, a titulo de caução, que se refira a um pedido ulteriormente introduzido perante o Parlamento, em vista da obtenção de um acto que por objecto autorisar a Companhia uma nova estrada de ferro, ou participar de qualquer uma outra empresa nova.

Art. 36. Nenhuma disposição da presente lei isentará a estrada de ferro das prescrições das leis geraes relativos ás estradas de ferro, ou á verificação das contas das Companhias de Estradas de Ferro actualmente em vigor, ou votadas seja na sessão actual do Parlamento, seja em qualquer outra sessão ulterior, nem de toda revisão futura, ou modificação que seria estabelecida por autoridade do Parlamento, relativamente ás tarifas *maximas* do preço dos logares e dos fretes, ou ás tarifas das pequenas encomendas, fixadas pela presente lei.

Art. 37. Todos os gastos e despesas das presentes, ou inherentes, á preparação, á obtenção, e á promulgação do presente acto, ou que a elle se ligem serão pagas por.....

(Veja outros artigos em HODGES, obr. cit.)

CLAUSULAS ESPECIAES

I

Clausulas relativas ao capital e aos poderes para levantar emprestimos

DIVISÃO DAS ACÇÕES EM SEMI-ACÇÕES PRIVILEGIADAS E NÃO PRIVILEGIADAS

Poder de dividir as acções

Conforme as disposições da presente lei, a Companhia, em virtude de uma deliberação adoptada pelos votos dos tres quartos dos accionistas presentes ou representados em uma assembléa geral, convocada especialmente para esse fim, poderá de tempos

a tempos, dividir acções do seu capital em semi-acções, de que uma será chamada acção privilegiada e a outra não privilegiada (1); mas a Companhia não poderá dividir nenhuma acção em virtude da presente lei, sem que tenha sido realizada em 60 % pelo menos. Na ocasião da divisão 50 % das entradas effectuadas sobre a acção inteira, será levada ao credito da semi-acção *deferred* (esta somma sendo a importancia total do que é pagavel por esta semi-acção), e o resto será levado ao credito da semi-acção privilegiada.

Dividendo das semi-acções

O dividendo que será pagavel de tempos a tempos, por toda acção dividida, si esta acção ficar inteira, será applicado ao pagamento das duas semi-acções de maneira seguinte: primeiramente ao pagamento de um dividendo a uma taxa não excedendo... por cento ao anno, taxa fixada uma vez por todas por uma assembléa geral convocada especialmente para esse fim, para a acção privilegiada e o resto, si existir, ao pagamento do dividendo da semi-acção *deferred*. A Companhia não pagará pelas duas semi-acções um dividendo mais elevado que o que ella teria tido que pagar pela acção inteira si ella não tivesse sido dividida.

Dividendo das acções privilegiadas

Cada semi-acção privilegiada terá direito, sobre os lucros communs, ao dividendo que lhe puder ter sido destinado como foi dito acima, e com preferencia á semi-acção *deferred* do mesmo numero. Mas si no fim de um exercicio terminando em 31 de Dezembro, não houver lucros com que possa ser pago o total do dividendo de uma acção privilegiada, nenhuma parte do *deficit* poderá ser coberta por meio dos lucros do anno seguinte, ou outros fundos da Companhia.

Registro das semi-acções

Immediatamente depois da sua criação, as semi-acções serão registradas pelos administradores, e cada semi-acção tomará o numero do certificado da acção inteira de que ella fazia parte. Os administradores entregarão os certificados das semi-acções e as farão inscrever no registro das acções inteiras de que ellas são a representação; mas elles não serão obrigados a entregar o certificado de uma semi-acção, antes que o certificado da acção lhe tenha sido entregue para ser annullado, a menos que tenha sido demonstrado de uma maneira satisfactoria que esse

(1) Half deferred stock.

certificado foi destruido ou perdido; e quando o certificado tiver sido entregue elles o annullarão.

Os termos nos quaes, e as condições nas quaes uma semi-acção privilegiada tiver sido emittida em virtude da presente lei, serão mencionados no certificado de cada semi-acção.

Commisso das acções privilegiadas

As disposições das *Companies Clauses consolidation Act*, de 1845 (para a Inglaterra e Irlanda ou para a Escossia) relativas ao commisso das acções por não pagamento das chamadas, se applicarão ás semi-acções privilegiadas creadas em virtude da presente lei, e toda semi-acção privilegiada será, para esse effeito, considerada como uma acção inteira, distincta da semi-acção *deferred* correspondente; e até que a semi-acção em commisso tenha sido vendida pelos administradores, os dividendos que lhe seriam destinados, si ella estivesse em commisso, serão empregados em pagar as despesas da declaração do commisso, e as sommas devidas pelas chamadas de fundos com os juros.

Nenhuma acção privilegiada creada em virtude desta lei, será annullada ou entregue á Companhia.

As diversas semi-acções creadas em virtude da presente lei serão as semi-acções do capital da Companhia, e duas semi-acções (quer sejam privilegiadas ou *deferred*, ou uma de cada especie) darão si pertencerem a uma mesma pessoa, o direito de votar nas assembléas geraes, e (conforme as disposições contidas nesta lei), confirmam os direitos, qualidades, privilegios e responsabilidades ligadas a cada acção inteira.

PODER DADO A UMA OUTRA COMPANHIA DE SUBSCREVER PARA A EMPRESA E REALISAR OS FUNDOS PARA ESTE EFFEITO

A Companhia de... póde com auctorisação dos votos dos 3 quartos de accionistas presentes ou representados em uma Assembléa Geral da Companhia, convocada para esse fim, subscrever de tempos a tempos qualquer somma considerada como necessaria para a empresa, mas que não exceda em totalidade a libras esterlinas, e a dita Companhia póde em virtude da mesma auctorisação, contribuir ou applicar ao pagamento da dita subscrição as sommas que ella já estiver auctorisada a levantar e que podem não ser necessarias para a empresa, assim como os fundos que esta lei auctorisa a realisar. A dita Companhia terá, tendo em consideração as sommas a subscrever e as acções correspondentes que possuir, todos os poderes, direitos e privilegios (excepto para o voto nas assembléas geraes, como será dito mais adiante), e será sujeita ás mesmas obrigações e responsabilidades que os accionistas da Companhia, comtanto que a Companhia não venda, nem transfira acção alguma da Companhia para a qual tiver subscripto.

A clausula acima será inserida immediatamente antes do poder de fazer empréstimos.

As clausulas seguintes deverão ser inseridas na ultima parte do *bill*, immediatamente antes das clausulas de reserva, ou as que fôrem inseridas conforme os *Standing orders*.

O poder de fazer empréstimos não será concedido para as subscrições.

REALISAÇÃO DOS FUNDOS

A Companhia pôde de tempos a tempos, realisar, para subscrever a esta empresa, sommas que não excedam o total de que a dita Companhia, como foi dito acima, pôde ter decidido a subscrição emitindo, á sua escolha, novas acções ordinarias ou consolidadas, ou novas acções ou consolidadas privilegiadas, ou pela totalidade ou por uma parte dos titulos de uma ou de outra especie.

As clausulas e disposições do *Companies Clauses Consolidation Act* de 1845, relativamente aos objectos seguintes, a saber:

A transferencia ou transmissão de acções;

O pagamento das subscrições e os meios de obrigar as entradas das chamadas de fundos;

O commisso das acções por falta de pagamento, por occasião das chamadas de fundos;

Os recursos dos credores da Companhia contra os accionistas;

A consolidação das acções em consolidadas;

As Assembléas Geraes da Companhia, e o exercicio do direito de voto, polos accionistas;

O estabelecimento dos dividendos;

Os avisos e as disposições a tomar para que a lei especial seja levada ao conhecimento de todas as partes interessadas.

Assim como a primeira parte (relativa ao commisso e á substituição das acções), e a segunda parte (relativa ao capital supplementar) do *Companies Clauses Act* de 1863, se extenderão e applicarão á Companhia de e ao capital supplementar que ella está auctorizada a realisar pela presente lei.

(Esta clausula deverá ser modificada todas as vezes que as disposições das leis especiaes da Companhia que subscreve, differirem das disposições da lei geral).

Emissão das acções

A Companhia de... não emitirá acção alguma, nem inscreverá nenhuma em nome de pessoa que acceite, antes que uma somma pelo menos igual ao quinto de seu valor tenha sido recolhida.

Emprego dos fundos

Todas as sommas que a Companhia de... realisar em vir-

tude da presente lei serão empregadas exclusivamente na subscrição mencionada acima.

Direito de voto da Companhia

A Companhia de... quando possuir acções da Companhia, póde por um escripto com o seu sello, designar uma pessoa para assistir a uma assembléa desta Companhia; e esta pessoa terá nesta assembléa os privilegios e os poderes aos quaes tem direito um accionista da Companhia; ella poderá ahí votar no que diz respeito ao capital possuido pela Companhia de...

Clausula garantindo a prioridade das hypothecas existentes

O principal dos fundos garantidos por hypotheca constituída pela Companhia, em virtude de uma lei do Parlamento, antes da votação da presente lei e subsistindo ainda, terá, durante a duração desta hypotheca, prioridade sobre todas as hypothecas constituídas em virtude da presente lei.

(Esta clausula será inserida quando o poder de levantar emprestimo da Companhia fôr submettido á clausula da prioridade das obrigações consolidadas. Nos outros casos empregarse-á a formula seguinte).

Todas as hypothecas e bonus emitidos pela Companhia, em virtude de uma auctorisação do Parlamento, antes da votação da presente lei, e ainda subsistentes, terão prioridade sobre todas as hypothecas constituídas em virtude da presente lei.

Nenhuma disposição do presente artigo affectará o direito de prioridade dos juros das obrigações consolidadas emitidas em uma epoca qualquer pela Companhia.

Poder de realisar um capital suplementar

A Companhia póde, conforme as disposições da 2.^a parte do *Companies Clauses Act* de 1863, realisar uma somma ou sommas supplementares não excedendo em totalidade..... libras esterlinas, pela emissão, á sua escolha de novas acções ou consolidadas privilegiadas, ou por um ou por outro desses valores, para o todo ou para uma parte sómente (1).

(1).—Veja em HODGES, obra citada, o desenvolvimento destas clausulas.

II

Clausulas relativas á tomada de posse de terrenos, aos planos e á construcção das obras de arte

Clausula dos escrivães parochiaes (applicavel sòmente em Londres).

A expressão *escrivão parochial* dos artigos 7, 8 e 9 do *Railway Clauses Consolidation Act* de 1845, quanto á Companhia e quanto ás localidades, fóra dos limites das parochias, onde segundo os regulamentos de uma ou da outra Camara, as plantas e secções e outros documentos devem ser remettidos ao escrivão da junta da parochia ou ao da repartição do districto, no qual a parochia ou localidade situada fóra da parochia está comprehendida, significa no primeiro caso, os escrivães (1) destas parochias, e no segundo, os escrivães (2) destas repartições de districto respectivamente.

Clausula dos agentes de correio (clausulas applicaveis ás estradas de ferro irlandezas sòmente).

Em relação á presente lei, todas as disposições dos artigos 7, 8 e 9 do *Railways Clauses Consolidation act* de 1845, serão interpretadas como si a expressão: escrivães das *Unides*, nas quaes as parochias estão comprehendidas na Irlanda, ou como si a expressão: escrivão (3) das *Unides* (segundo o caso) tivesse sido empregada ou inserida, nesses artigos, em logar da expressão: agente de correio das cidades situadas nessas parochias ou do ponto mais proximo dessas parochias na Irlanda, ou em logar desta expressão: agente de correio (segundo as circumstancias).

Passagens de nivel

Conforme as disposições do *Railways Clauses Consolidation Act* de 1845, e da primeira parte (relativa á construcção de uma estrada de ferro), do *Railways Clauses act* de 1863, concernente ás passagens de nivel, a Companhia pode, na construcção da estrada de ferro, estabelecer essas passagens para uma via, e mais tarde, si accrescentar-se uma outra via, estabelecel-as para via-dupla sobre as estradas abaixo designadas.

(1).—The vestry clerks.

(2).—Clerks.

(3).—Clerk.

NUMERO DA PLANTA APRESENTADA	PAROCHIA	DESIGNAÇÃO DA ESTRADA

Declividade das estradas

Modificando conforme a presente lei, as estradas mencionadas acima, a Companhia pode lhes dar uma declividade qualquer, comtanto que não exceda o limite abaixo-indicado, a saber :

NUMERO DA PLANTA APRESENTADA	PAROCHIA	DESIGNAÇÃO DA ESTRADA	DECLIVIDADE PROPOSTA

Vãos das pontes

A Companhia pode construir os arcos das pontes da estrada de ferro acima das estradas mencionadas abaixo, com a altura e o vão que ella julgar convenientes, mas sem adoptar dimensões menores que as indicadas abaixo :

NUMERO DA PLANTA APRESENTADA	PAROCHIA	DESIGNAÇÃO DA ESTRADA	ALTURA	VÃO

Largura das pontes

A Companhia pode fazer o calçamento nas pontes, estabelecidas para fazer passar acima da estrada de ferro, da largura que ella julgar conveniente entre os parapeitos, sem que esta largura possa ser menor que a indicada abaixo, a saber ;

NUMERO DA PLANTA APRESENTADA	PAROCHIA	DESIGNAÇÃO DO CALÇAMENTO	LARGURA DO CALÇAMENTO

*Aviso a dar pela expropriação de quinze casas
ou mais pertencentes à classe operaria,*

Quando a Companhia tomar, em uma parochia, 15 casas ou mais, alugadas no todo ou em parte a pessoas da classe operaria, ella deverá fazer conhecer a sua intenção por meio de cartazes annuncios ou outros meios de publicidade, collocados á vista sobre as casas, ou a uma distancia conveniente dessas casas, e não tomará posse de nenhuma dessas cosas, antes de ter obtido de um juiz (o Sherif) um certificado provando que a sua intenção foi annunciada de uma maneira satisfactoria.

Poder de comprar servidões por convenção

As pessoas auctorizadas pelo *Land Clauses Consolidation de 1845*, a vender ou a ceder terrenos, pódem, si o julgarem conveniente, conforme as disposições da lei precitada, e do *Lands clauses consolidation act, amendment act* de 1860, e da presente lei, conceder a Companhia toda servidão, todo direito ou privilegio (exceptuada uma servidão de agua), necessaria para o fim desta lei, tendo em consideração os terrenos, e as disposições desta lei quanto aos terrenos e ás rendas serão extendidas e applicadas a estas concessões e a essas servidões direitos e privilegios (1).

(Continuam ns. 9 e 10).

III

Clausulas relativas á multa imposta si a linha não fôr aberta no praso fixado

[As clausulas seguintes serão inseridas em todos os *bill* de estradas de ferro que auctorisarem a construcção de uma nova linha, ou que prolongarem o tempo fixado para a execução de uma linha por uma Companhia que possua já uma estrada de ferro em trafego, que tenha pago dividendos durante o exercicio precedente sobre seu capital-acções ordinarias e que não se proponha a realizar,

(1)—Veja mais desenvolvimento em HODGES (vol. 2.º). *Extract from the model Railway bill as amended, 1888.*

em virtude do bill, um capital mais consideravel que o capital existente autorrisado.]

1.º Si a Companhia não acabar a linha no praso fixado na presente lei, ella passivel de uma multa de 50 libras por cada dia da demora, a partir, da terminação do praso até que a estrada seja construida e aberta ao trafego publico, ou até que a somma recebida a titulo de multa se eleve a 5 por cento do orçamento dos trabalhos. Esta multa póde ser reclamada por toda pessoa que peça uma indemnização em virtude das disposições do artigo seguinte da presente lei e da mesma maneira que a multa prevista pelo artigo 3 do *Railway and Canal Traffic Act de 1854*. Toda somma percebida como multa será paga por saque ou ordem do Tribunal ou do juiz, como está especificado neste artigo, e formará uma conta aberta ou a abrir em nome do thesoureiro geral do Tribunal de Chancellaria de Inglaterra, na do *Remembrancer Royal* do Tribunal do Thesouro na Escossia, do thesoureiro geral do Tribunal de Chancellaria na Irlanda, no banco nomeado nesse saque ou ordem Elle não será pago sinão nas condições abaixo indicadas.

Nenhuma multa será imposta pelo tempo, durante o qual, segundo um certificado do *Board of Trade*, a Companhia tiver sido impedida por accidentes ou circumstancias independentes de sua vontade, de terminar a estrada, ou entregal-a ao trafego, e a falta de fundos não poderá ser considerada como uma circumstancia independente de sua vontade.

Qualquer somma proveniente dessas multas será applicavel, e, depois de aviso publicado na Gazeta de Londres (de Edimburgo ou Dublin) será applicada ao pagamento das indemnizações devidas aos proprietarios, ou a outras pessoas cujas propriedades tiverem sido attingidas ou deterioradas pelo começo dos trabalhos, pela construcção ou abandono dos trabalhos da Estrada de ferro, ou que tiverem soffrido prejuizos em consequencia de medidas tomadas em virtude dos poderes concedidos por esta lei, si nenhuma indemnização lhes tiver sido paga, ou si tiverem recebido uma indemnização insufficiente.

Essas sommas serão distribuidas como indemnizações, da maneira e nas proporções que parecerem equitativas ao Tribunal de Chancellaria na Inglaterra (do Thesouro na Escossia, e de Chancellaria na Irlanda). Não restando pagar nenhuma indemnização, ou si uma porção das sommas fôr sufficiente para satisfazer a todas as reclamações de indemnização, o producto das multas ou a porção que não fôr necessaria para essas indemnizações pertencerá a Sua Magestade, e será em consequencia, paga ou transferida ao Erario, pela maneira indicada pelo Tribunal de Chancellaria (o Tribunal do Thesouro na Escossia e da Chancellaria na Irlanda), a pedido do *Solicitor* da Thesouraria, e será levado á conta do fundo consolidado do Reino Unido. Ella poderá ficar á disposiçãõ do Tribunal, si a Companhia estiver in-

solvable, ou tiver recebido ordem de liquidar, ou, si estiver pronunciado um sequestro, paga ou transferida em totalidade ou em parte ao sequestro ou ao liquidador da Companhia, ou empregado, como fazendo parte do activo da Companhia, em beneficio dos credores.

IV

Clausulas relativas ao abandono das estradas de ferro e ás indemnizações a attribuir neste caso aos proprietarios

A Companhia abandonará a construção da parte da Estrada de Ferro concedida que se estende entre ...

O abandono feito pela Companhia, em virtude da presente lei, de uma porção da Estrada de ferro, não affectará os direitos dos proprietarios ou locatarios de terrenos, relativamente ás indemnizações devidas em razão dos danos occasionados pela entrada dos agentes da Companhia nesses terrenos para levantar plantas, fazer nivelamentos, sondar o solo, afim de conhecer a sua natureza, fazer o traçado da linha; elle não affectará em nada o direito dos proprietarios ou locatarios dos terrenos occupados temporariamente pela Companhia, de receber uma indemnização por essa occupação temporaria ou pelas perdas, danos ou prejuizos soffridos em consequencia do exercicio dos poderes conferidos pela *Railway clauses consolidation act de 1845*, ou o ... act...

Quando houver sido celebrado algum tratado, anteriormente á presente lei, ou que pela Companhia tenha sido feita notificação para aquisição dos terrenos necessarios para as porções de estrada de ferro, cujo abandono tenha sido auctorizado pela presente lei, a Companhia fica livre de toda obrigação de comprar ou terminar a compra desses terrenos.

Todavia, uma compensação completa será devida pela Companhia aos proprietarios, ou aos locatarios, ou outras pessoas que tenham interesses compromettidos nesses terrenos, por qualquer damno resultante de não ter sido effectuada aquisição conforme o contracto ou a notificação. A somma pedida como indemnização e a forma da reclamação serão reguladas da maneira indicada pela *Lands Clauses Consolidation act de 1845*, com as penalidades marcadas em qualquer lei subsequente, para regular o total e a forma da reclamação das indemnizações por terrenos expropriados.

V

Clausulas relativas ás convenções celebradas com outras Companhias

Clausula dos tratados de trafego

A Companhia... de um lado, e a Companhia de estrada de ferro... do outro, podem, de accordo com as disposições da 3.ª

parte do *Railways Clauses Act* de 1863, concluir entre si arranjos para os objectos seguintes, ou para um desses objectos ;

A conservação e trafego das estradas de ferro das Companhias respectivas, ou de uma ou mais dessas estradas de ferro, e estabelecimentos que dependerem dellas.

O uso e trafego das estradas de ferro, da estrada de ferro, ou de uma parte da estrada de ferro, e o trafego sobre as mesmas linhas.

A fixação, percepção e distribuição dos *pedagios*, direitos, encargos, receitas e vendas percebidos, tomados ou provenientes do *traffic*.

(Esta clausula é comprehendida na 3.^a parte do *Railway Clauses Act* de 1863, com qual é preciso conformar-se tanto quanto possivel, só admittindo as variantes absolutamente necessarias, em certas circumstancias particulares).

Clausula do trafego (traffic) transitando de uma para outra Companhia

Emquanto durar qualquer arranjo que puder ser concluido conforme as disposições da presente lei para o trafego desta estrada de ferro, pela Companhia de estrada de ferro de as estradas de ferro da Companhia de . . . serão, para as pequenas distancias, tarifas e mais taxas, consideradas como não formando sinão uma só estrada de ferro ; e avaliando as taxas do trafego que tiver logar, em parte sobre a estrada de ferro, e em parte sobre a estrada de ferro de . . . , para uma distancia inferior a . . . milhas ; e para os viajantes, para cada milha ou fracção de milha além de . . . milhas, as tarifas e taxas serão as mesmas que para uma milha ; e para os animaes e as mercadorias para cada quarto de milha além de . . . milha, as taxas, serão as mesmas.

Nenhuma outra tarifa de pequena distancia será applicada para o transporte dos viajantes, animaes ou mercadorias, feito em parte sobre a estrada de ferro da Companhia de . . .

(Todas as vezes que fõrem concedidas ás Companhias, diversas tarifas para pequenas distancias mais curtas, a distancia mais curta é a que deve ser adoptada nesta clausula.

Uma disposição semelhante deve ser inserida todas as vezes que houver direitos de transito).

CAPITULO SEGUNDO

LEGISLAÇÃO NORTE-AMERICANA (1)

LEI DE COMMERCIO INTERESTADOAL

(INTERSTATE COMMERCE LAW)—DE 4 DE FEVEREIRO DE 1887

Art. 1.º As disposições contidas na presente lei são applicaveis a todas as empresas de transportes de viajantes e de mercadorias, por via ferrea, ou por via ferrea e por agua, pertencentes ambas as vias á mesma administração, de um Estado ou territorio dos Estados Unidos ou do districto de Colombia, a um ponto qualquer de um outro Estado ou territorio dos Estados Unidos ou do districto de Colombia, ou de um ponto qualquer dos Estados Unidos a um paiz estrangeiro limitrophe; ou de um ponto qualquer a outro dos Estados Unidos passando por um paiz estrangeiro. Ellas se applicarão igualmente ao transporte das mercadorias embarcadas em um ponto qualquer dos Estados Unidos, com destino para um paiz estrangeiro, depois de ter seguido por uma via ferrea, ou embarcado no estrangeiro com destino para um ponto dos Estados Unidos e transportadas por via ferrea, do porto de entrada ao lugar de destino.

As disposições da presente lei não se applicarão nem aos viajantes, nem ás mercadorias, nem ao recebimento, entrega, armazenagem, ou manutenção das mercadorias quando o transporte se effectuar dentro do territorio de um mesmo Estado, e não de um paiz estrangeiro para um Estado ou territorio qualquer, ou vice-versa, como foi dito acima.

A expressão «estrada de ferro» empregada na presente lei abrangerá todas as pontes e balsas que corresponderem com uma via ferrea, e bem assim todas as estradas empre-

(1) Veja § legislação no respectivo capitulo do primeiro volume, e a bibliographia.

gadas por uma sociedade concessionaria ou arrendataria de estradas de ferro; o termo «transporte» abrangerá todas as operações relativas ao transporte por terra ou por mar.

As importancias cobradas pelos serviços prestados ou a prestar, relativamente ao transporte dos viajantes, ou ao transporte, recebimento, entrega, armazenagem ou manutenção das mercadorias deverão ser razoaveis e justas; é prohibida a cobrança de taxa injusta e exaggerada, que será contraria ás disposições desta lei.

Art. 2.º Quando por meio de uma tarifa especial, de um abatimento, de uma redução particular (drawback) ou de qualquer outro processo, um empresario de transportes receber directa ou indirectamente de uma pessoa uma remuneração maior ou menor do que a que tiver recebido de outra, por serviços da mesma natureza, prestados nas mesmas circunstancias, será o mesmo reconhecido culpado de uma infracção das disposições da presente lei.

Art. 3.º Conforme as disposições da presente lei, é prohibido aos empresarios de transportes, conceder preferencias indevidas ou vantagens a uma pessoa, companhia, casa de commercio, corporação, localidade ou parte de trafego, ou causar um prejuizo qualquer a uma pessoa, companhia, casa de commercio, corporação, localidade ou parte de trafego.

Os empresarios de transporte deverão, tanto quanto possivel, razoavelmente, convenientemente e igualmente, facilitar, a reciprocidade do trafego entre as respectivas linhas, bem como o recebimento, expedição e entrega das mercadorias e viajantes de ou para suas linhas, ou de ou para as que communicarem com ellas; elles não deverão estabelecer, na cobrança de taxas, distincção alguma entre estas ultimas linhas. Não serão, entretanto, obrigados a conceder o direito de passagem nas suas linhas, ou facilidades terminaes a uma empresa concurrente.

Art. 4. Fica fermalmente prohibido aos empresarios de transporte cobrar taxas mais fortes para os pequenos percursos que para os grandes, quando tratar-se de mercadorias transportadas nas mesmas circunstancias, nas mesmas condições, sobre uma mesma linha, e na mesma direcção, achando-se as pequenas distancias incluidas nas grandes. Fica bem entendido, além disso que a presente disposição nunca terá por effeito auctorisar um empresario a cobrar a mesma taxa para uma fraca distancia e para uma grande.

Salvo entretanto, si, a seu pedido, depois do inquerito feito pela Commissão instituida pela presente lei, fôrem os empresarios auctorisados a cabrar taxas mais fracas para os longos percursos do que para os pequenos. Os commissarios poderão de tempos a tempos fazer conhecer até que limite o presente artigo será applicavel aos ditos empresarios.

Art. 5. Não será legal celebrar qualquer empresario de transportes submittido á presente lei, com outros empresarios de transportes, contractos, accordos ou combinações (*pooling*), para o fim de tornar invariaveis as tarifas das differentes estradas de ferro concurrentes, e dividir entre si o producto bruto ou lucro liquido das linhas, ou uma parte desse producto.

Em todos os casos em que as tarifas forem submittidas a uma combinação dessas (*pool*) como se acaba de dizer, considerar-se-á distincto delicto para cada dia desse regimen.

Art. 6. Os empresarios de transportes considerados no art. 1.º da presente lei deverão fazer imprimir e entregar á publicidade repertorios das tarifas de viajantes e de mercadorias, que estiverem em vigor nas suas linhas.

Esses repertorios farão conhecer as estações abertas ao serviço dos viajantes e ao do de mercadorias, e conterão a classificação das tarifas applicadas na réde; figurarão nelles separadamente as despesas accessorias das estações e bem assim as condições ou regulamentos susceptíveis de modificar ditas tarifas. Elles serão impressos claramente, em caracteres que não sejam menores que o *cicero* commum; serão os exemplares dos mesmos postos á disposição do publico, em cada deposito ou estação da estrada de ferro, na forma e nos logares que permitirem consultal-os mais facilmente.

Os empresarios que nos Estados Unidos receberem mercadorias com destino a um ponto dos Estados Unidos, passando por um paiz estrangeiro, deverão igualmente fazer imprimir e notificar ao publico, em todos os logares de recebimento de ditas mercadorias, repertorios que façam conhecer os preços que applicarem para os transportes directos desse genero; as mercadorias dessa categoria cujos preços de transporte não fôrem publicados serão submittidas aos direitos alfandegarios por occasião de sua entrada nos Estados Unidos. Ficam revogadas pela presente lei, as que fôrem contrarias ás disposições precedentes.

As tarifas organisadas e publicadas como fica dito acima não poderão ser elevadas sem que o empresario dê aviso ao publico com antecedencia de dez dias. Neste caso deverá fazer conhecer as modificações que tiver em vista effectuar nas tarifas, bem como a data em que devam entrar em vigor; os repertorios postos á disposição do publico deverão ser renovados, ou modificados de maneira que indiquem claramente as modificações que as tarifas tiverem recebido. As tarifas poderão ser reduzidas sem aviso prévio ao publico; deverão os empresarios, desde que entrarem em vigor essas tarifas, notificar essas modificações ao publico, por meio de editaes, e substituir ou modificar, consequentemente, os repertorios postos á disposição do publico.

E' formalmente prohibido aos empresarios cobrar pelo transporte de viajantes ou de mercadorias, ou pelos serviços accesso-

rios, taxas mais elevadas do que as que fôrem especificadas nos repertorios de tarifas que tiverem publicado e que estiverem então em vigor.

Os empresarios serão obrigados a communicar á Commissão instituida pela presente lei exemplares dos repertorios de tarifas que tiverem publicado, de accordo com as estipulações do presente artigo, notificando-lhes sem demora as modificações que effectuarem em ditas tarifas; elles deverão egualmente remetter á dita Commissão copias de todos os contractos e accordos celebrados com outros empresarios, relativamente ás questões de trafego, consideradas na presente lei.

Quando o trafego de viajantes e de mercadorias empregar linhas trafegadas por muitas empresas, que entre si tiverem estabelecido tarifas communs, deverão tambem ser remettidos á Commissão exemplares de ditas tarifas communs. A Commissão resolverá sobre o modo de publicidade que fôr conveniente dar a essas tarifas, devendo os empresarios conformarem-se estritamente com elle.

Nunca será responsavel um empresario pelas perdas soffridas por um outro em consequencia da applicação das tarifas communs acima consideradas.

Todo empresario que por descuido ou recusa deixar de communicar ou publicar suas tarifas de accordo com as disposições do presente artigo, será intimado a isso por ordem do Tribunal da capital da região em que o delicto tenha sido commettido, além de ser passivel, das penas previstas na presente lei. Quando a empresa for explorada por uma companhia estrangeira a ordem emanará do Tribunal da região em que a Companhia exercer o trafego e em que tiver um agente para dirigir o serviço. Essas ordens serão passadas, a requerimento dos Commissarios, em nome do povo dos Estados Unidos.

As infracções das prescripções contidas no presente artigo, serão consideradas como commettidas com desprezo da lei e como taes punidas.

Além disso, não se conformando os empresarios com as estipulações do presente artigo, os Commissarios poderão, por via dos tribunaes, prohibir-lhe receber ou transportar mercadorias entre os diversos Estados ou territorios dos Estados Unidos, ou entre os Estados Unidos e os paizes estrangeiros adjacentes ou entre os portos de chegada e de partida e em qualquer dos Estados ou territorios dos Estados Unidos.

Art. 7. Não será legal para qualquer empresario de transportes submettido á presente lei celebrar contractos, accordos ou combinações, formalmente expressas ou tacitas, para o fim de impedir por um meio qualquer, que o transporte entre o porto de desembarque e o logar de destino se faça sem interrupção. Em caso de interrupção, a expedição deverá ser considerada como continua entre o porto de desembarque e o logar de des-

tino, salvo provando o empresario ter causado a interrupção de boa fé, e para o fim util, e não com o fim de interromper inutilmente o transporte e illudir as disposições da presente lei.

O empresario que, de maneira evidente, se tornar culpado de algum dos delictos previstos na presente lei será condemnado por um dos tribunales regionaes, a uma multa que não excederá de 5.000 dollars para cada delicto, com a condição entretanto de que si a empresa fôr explorada por uma Companhia, o director ou agente culpado será pessoalmente condemnado pelo tribunal dos Estados Unidos, da região em que o delicto tiver sido commettido, a uma multa que não excederá de 5.000 dollars para cada delicto.

Art. 8. Qualquer empresario de transportes submettido á presente lei que proceder ou prometter proceder de modo contrario ás estipulações da mesma, será responsavel para com as partes lesadas pelos prejuizos que em consequencia ellas tiverem soffrido não prejudicadas as custas de defesa que fõrem taxadas pelo tribunal e cobradas como fazendo parte das despesas.

Art. 9.º Toda pessoa que pretender ter sido lesada por um empresario de transportes poderá dirigir sua queixa ou á commissão instituida pela presente lei, ou a um tribunal competente da região, não podendo entretanto adoptar simultaneamente os dous modos de proceder que são postos á sua disposição, e devendo escolher o que preferir adoptar. O tribunal que receber um pedido de indemnização de prejuizos, poderá citar os directores, arrendatarios, administradores, agentes ou apresentantes de uma Companhia defensora a comparecer perante elle e a produzir suas provas. Elle poderá exigir-lhe a representação de seus livros e documentos. As testemunhas não serão dispensadas de fazer depoimento, quando fôr este de natureza que os ponha sob a acção da lei. Entretanto, nas questões criminaes, os depoimentos deste genero não poderão ser invocados contra as pessoas que os tiverem feito.

Art. 10. Os empresarios de transportes, e no caso de constituição da Companhia, os directores, administradores, arrendatarios, representantes, agentes, ou empregados quaesquer de uma Companhia, os quaes, sós, ou de combinação com outras pessoas ou Companhias, procederem, ou permittirem que se proceda de modo contrario ás disposições da presente lei serão condemnados á multa que não excederá de 5000 dollars por cada delicto, pelo tribunal situado na região em que se tiver dado o delicto.

Art. 11. Por effeito do presente artigo fica creada uma commissão chamada—«*Commissão Commercial dos Estados*», a qual se comará de cinco commissarios nomeados pelo Presidente, com parecer conforme do Senado. Os membros que fizerem parte da primeira commissão serão nomeados por dous, tres, quatro, cinco e seis annos, respectivamente a partir de 1.º de Janeiro de 1887. A

vez de sahir de cada um será determinada pelo Presidente. Seus successores serão nomeados indistinctamente por um praso de seis annos; em caso de vaga, o membro novamente nomeado terminará o praso do que substituir. Os commissarios poderão ser dispensados pelo Presidente por incapacidade, negligencia ou máo desempenho. A commissão não poderá ter em seu seio mais de tres membros pertencentes a um mesmo partido politico. Todo aquelle que fôr accionista, estiver ao serviço de uma empresa de transporte, ou fôr de qualquer maneira interessado nella, não poderá fazer parte da commissão. Os commissarios não poderão accumular cargo algum com o seu. Quando se der uma vaga na commissão, os commissarios restantes conservarão todos os seus poderes.

Art 12. A commissão nomeada em virtude da presente lei tem o direito: de informar-se sobre a administração das empresas de transporte; de pôr-se ao corrente do seu modo de funcionamento, e de tomar todas as indicações necessarias para preencher o seu mandato. Ella tem attribuição para fazer inquerito judicial podendo exigir apresentação de livros, papeis, tarifas, contractos, negocios e documentos referentes ás questões cuja instrucção lhe fôr confiada. Ella póde requisitar o auxilio de todos os tribunales de justiça dos Estados Unidos para exigir o comparecimento das testemunhas e a producção dos livros, papeis e documentos. O tribunal regional da circumscripção em caso de contumacia ou de recusa a obedecer ás ordens da commissão, poderá intimar o empresario ou seu representante a comparecer perante si para apresentar os livros e papeis, e fornecer as justificações e informações relativas á questão em instancia; quando essa ordem não fôr executada, o tribunal poderá processar o delinquente por despreso da lei. As testemunhas não serão dispensadas de prestar os seus depoimentos, quando estes forem de natureza que as ponha sob as penas da lei. Todavia, nas questões criminaes, os depoimentos deste genero não poderão ser invocados contra as pessoas que os tiverem feito.

Art. 13. Qualquer pessoa, casa de commercio, corperação, associação, sociedade commercial, agricola ou manufactureira, corpo politico ou municipal que, por qualquer motivo, tiver de queixar-se de uma empresa de transportes, dirigirá á Commissão uma petição na qual farão summariamente a queixa.

A Commissão dará communicação desta queixa á empresa, fixando-lhe um praso razoavel para fazer justiça á parte queixosa, ou justificar-se por escripto. O empresario que tiver satisfeito ao pedido do queixoso nos prazos dados, será desonerado de sua responsabilidade para com este ultimo, relativamente ao facto em questão. Quando o empresario não tiver satisfeito no tempo dado á reclamação, ou que esta pareça dever ser objecto de um estudo especial, a Commissão procederá a um inquerito na forma que julgar conveniente.

A Commissão abrirá igualmente um inquerito quando, a

proposito de uma queixa, tal lhe fôr pedido pelo commissario da Commissão de estradas de ferro de um Estado cu territorio qualquer dos Estados Unidos. Ella poderá abrir um inquerito, *proprio motu*, mesmo quando nenhuma queixa lhe tiver sido dirigida.

Para que a queixa seja tomada em consideração, não será indispensavel que tenha sido directo o damno soffrido pelo queixoso.

Art. 14. Todas as vezes que proceder a um inquerito a Commissão será obrigada a organizar um relatorio em que exporá o resultado de suas investigações, e bem assim os factos em que se basear para tirar as suas conclusões. Este relatorio conterá igualmente, dado o caso, uma proposta das indemnizações que convier que a empresa conceda á parte ou partes lesadas.

Elle constituirá para o processo a seguir um documento *prima facie*.

Será enviada uma copia á parte queixosa e uma outra á empresa.

Art. 15. Quando os resultados do inquerito estabelecerem claramente que são fundadas as reclamações da parte queixosa, e que esta teve um prejuizo pelo acto do empresario, a Commissão dirigirá a este ultimo uma copia do seu relatorio de inquerito, convidando-o á fazer cessar o acto illegal que commetter e a indemnisar a parte lesada conforme os danos que lhe tiver causado. Si o empresario deixar de contravir á lei nesse praso marcado pela Commissão, indemnizando a parte queixosa de accordo com o relatorio dos commissarios, será desonerado de toda responsabilidade, e deixará de ser passivel de multa pela infracção que tiver commettido.

Art. 16. Quando um empresario de transportes culpado de acto illegal, deixar de attender por negligencia ou recusa ás ordens e observações da Commissão, os commissarios deverão, e as pessoas ou companhias lesadas poderão, expôr as suas queixas em uma petição dirigida ao tribunal regional da circumscripção judiciaria, em que o empresario tiver feito a escolha de domicilio, ou daquella em que tiver sido commettida a acção illegal. Este tribunal terá o poder de ouvir e pronunciar sentença sobre a questão. A instrucção da questão será expedita, não abrangendo os pleitos e normas exigidas para os processos ordinarios.

O tribunal poderá fazer abrir os inqueritos que julgar necessarios para o esclarecimento da questão. O relatorio da Commissão constituirá um documento *prima facie*. Verificando-se que o empresario não tomou em consideração o convite feito pelos commissarios por occasião da communicação do seu relatorio o tribunal tomará as disposições pedidas, intimando-o a submeter-se á lei, e obedecer ás ordens e observações da Commissão. Em

caso de recusa, o empresario, director, administrador ou agente responsavel será passivel de multa não excedente a 500 dollars, por dia de demora, a contar da expiração do praso fixado, sendo esta somma paga, conforme decisão do tribunal, ou a parte queixosa, ou ao proprio tribunal, ou emfim ao Thesouro.

Quando a importancia do damno attingir a 10000 dollars, deverão as partes encaminhar a questão para o Supremo Tribunal dos Estados Unidos. A appellação neste tribunal nunca poderá, entretanto, fazer parar ou suspender o processo judiciario que porventura tenha sido começado. As custas e despesas serão determinadas pelo dito supremo Tribunal,

Quando o processo fôr proposto pela Comissão, será movido pelo procurador geral, ajudado pelo procurador do districto.

As custas do processo serão tiradas dos fundos destinados ás despesas dos tribunaes dos Estados Unidos.

Para tudo que disser respeito ás disposições contidas na presente lei, salvo as referentes ás medidas penaes, os tribunaes regionaes dos Estados Unidos serão considerados como em sessões permanentes.

Art. 17. A Comissão dará andamento rapidamente e com a maior equidade, aos negocios que lhe fôrem affectos; ella poderá funcionar estando presente a maioria dos seus membros, mas nenhum commissario poderá tomar parte em uma questão, em que sob o ponto de vista financeiro esteja pessoalmente interessado.

A Comissão poderá de tempos a tempos, organizar ou modificar os regulamentos geraes ou ordens em vigor, quando lhe parecer util para bom e prompto andamento das questões, observados, entretanto, os typos adoptados pelos tribunaes dos Estados Unidos.

Qualquer pessoa poderá apresentar-se á Comissão e ser ouvida por ella, em pessoa ou por intermedio de um advogado.

As decisões e deliberações da Comissão serão conservadas; a pedido de uma das partes interessadas as suas decisões se tornarão publicas.

Ella possuirá um sello official que será reconhecido em justiça. Cada Commissario poderá receber juramentos e affirmações.

Art. 18. Cada Commissario receberá o vencimento annual de 7500 dollars, pago pelo mesmo modo que o vencimento dos juizes dos tribunaes dos Estados Unidos. A Comissão nomeará um secretario que receberá 3300 dollars pagos do mesmo modo.

A Comissão terá plenos poderes para nomear empregados, quando seus serviços lhe parecerem necessarios para o bom desempenho do seu mandato. Ella mesma fixará as importancias de seus ordenados. Entretanto estas disposições deverão ter o consentimento do Secretario de Estado do Departamento do Interior, a cujo cargo ficarão as despesas de escriptorio da Comissão.

As testemunhas citadas perante a Comissão receberão as mesmas indemnizações de estadia e de viagem, que as dos tribunaes ordinarios dos Estados Unidos.

Todas as despesas dos Commissarios comprehendidos as de transporte e as de seus empregados, por occasião de um inquerito aberto fóra da cidade de Washington serão pagas mediante apresentação de contas minuciosas justificativas, approvadas pelo Presidente da commissão e pelo Secretario de Estado do Departamento do Interior.

Art. 19. A séde central da Comissão será estabelecida em Washington ; as sessões far-se-ão nesta cidade. Entretanto, como medida de facilidade para o publico ou para as partes, ou afim de evitar atrazos e despesas, a Comissão poderá dar sessões especiaes em qualquer das cidades dos Estados Unidos, A Comissão, representada por um ou mais de seus membros poderá proceder a um inquerito em todas as partes dos Estados Unidos, e sobre todas as questões que se ligarem á industria dos empresarios de transporte submettidos á presente lei.

Art. 20. A Comissão está auctorisada a exigir dos empresarios submettidos á presente lei, relatorios annuaes cujos modelos estabelecerá. Deverão igualmente os empresarios responder de modo explicito a todas as questões que a Comissão julgue opportuno fazer-lhes. Os relatorios annuaes farão conhecer com minuciosidade : o total do capital realizado, bem como a maneira de effectuar as entradas, os dividendos pagos, os fundos de reserva si os houver, e o numero de accionistas ; as dividas activas e fluctuantes, e o respectivo serviço de juros ; as despesas de estabelecimento ; o custo e valor do material ; o numero dos empregados e os respectivos ordenados ; a especificação e despesas dos melhoramentos ; as receitas de qualquer natureza ; as despesas de custeio e outras ; os lucros liquidos ; o resultado financeiro do exercicio, com balanço do anno.

Além disso deverão conter esses relatorios todas as informações que pedir a Comissão a respeito das tarifas e combinações de qualquer natureza celebradas com outras empresas similares. A Comissão poderá, si o julgar factivel, prescrever a todas as empresas sujeitas a sua fiscalização, um systema de contabilidade uniforme a adoptar em um praso determinado.

Art. 21. Antes de 1.º de Dezembro de cada anno, a Comissão remetterá ao Secretario de Estado do Departamento do Interior um relatorio que será transmittido ao Congresso, e do qual serão distribuidas cópias, como se faz com os relatorios publicados pelo Departamento do Interior. Este relatorio conterá as informações que a Comissão julgar de natureza a facilitar o estudo questões commerciaes ou reformas legislativas que pense dever propor.

Art. 22. Nenhuma das disposições da presente lei será applicavel:

às mercadorias cujo transporte, armazenagem ou manutenção

effectuar-se gratuitamente ou a preço reduzido por conta do Estado ou de uma municipalidade; ás mercadorias transportadas para fim de caridade; ás que provierem de feira ou exposições, ou para elles se destinarem; aos bilhetes militares ou de excursões.

Nenhuma das disposições contidas na presente lei será interpretada de modo que seja privado um empresario de conceder reduções aos ministros da religião. Nenhuma disposição da presente lei prohibirá as Companhias transportar gratuitamente seus empregados ou permutar entre si passes para os respectivos agentes.

As disposições da presente lei nunca terão por effeito modificar disposições leaes precedentemente adoptadas; poderá sómente completal-as.

As questões actualmente em andamento não serão absolutamente affectadas pela presente lei.

Art. 23. E' votada uma somma de 100.000 dollars com o fim de occorrer ás necessidades e exigencias da presente lei durante o anno financeiro que termina em 30 de Junho de 1888, e durante o periodo a completar e antes de entrar em vigor a presente lei.

Art. 24. As disposições que se tem em vista nos arts. 11 e 18 da presente lei, relativas á instituição e organização da Commissão serão immediatamente executorias.

As outras disposições serão applicaveis sessenta dias depois de votada a lei.

CAPITULO TERCEIRO

LEGISLAÇÃO FRANCEZA ⁽¹⁾

LEI DE 3 DE MAIO DE 1841

SOBRE A DESAPROPRIAÇÃO POR UTILIDADE PUBLICA

Titulo primeiro

Disposições preliminares

Art. 1.º A desapropriação por utilidade publica effectua-se por auctoridade judiciaria.

Art. 2.º Os tribunaes não poderão decretar a desapropriação sinão depois de provada e declarada a utilidade na forma pre-scripta na presente lei.

Esta forma consiste

1.º Na lei ou decreto real que auctorisar a execução dos trabalhos para os quaes fôr necessaria a desapropriação ;

2.º No acto do prefeito que designar as localidades dos territorios sobre os quaes devam ser executados esses trabalhos, quando essa designação não resulte da lei ou decreto real ;

3.º No decreto do prefeito em que este ulteriormente determinar as propriedades particulares a que fôr applicavel a desapropriação.

Esta applicação não poderá ser feita a qualquer propriedade particular, sinão depois que as partes interessadas tenham-se posto em condições de apresentar suas contestações, segundo as regras do titulo segundo.

(1) Veja § Legislação no respectivo capitulo no 1.º volume.

Art. 3.º Todas as grandes obras publicas, estradas reaes, canaes, estradas de ferro, canalização de rios, bacias e docas comprehendidas pelo Estado, departamentos, communas, ou por companhias particulares, com ou sem cobrança de taxa de portagem, com ou sem subsidio do Thesouro, com ou sem alienação do dominio publico, não poderão ser executadas sinão em virtude de uma lei, e depois de inquerito administrativo.

Um decreto real bastará para auctorisar a execução da estradas departamentaes, a dos canaes e ramaes de estradas de ferro de menos de vinte mil metros de extensão, das pontes e de todos os outros trabalhos de menor importancia.

Um inquerito deverá igualmente preceder este decreto. Estes inqueritos far-se-ão na forma determinada por um regulamento de administração publica.

Titulo segundo

Das medulas da administração relativas á desapropriação

Art. 4.º Os engenheiros ou outras pessoas da arte, encarregados da execução das obras, levantarão a planta parcellar dos terrenos ou dos edificios cuja cessão lhes parecer necessaria, para a parte situada em cada communa.

Art. 5.º A planta das ditas propriedades particulares, indicando o nome de cada proprietario, como se acharem inscriptos no registro geral, ficará depositada durante oito dias na *mairie* da communa em que estiverem situadas as propriedades, afim de que possa cada um tomar conhecimento della.

Art. 6.º O praso fixado no artigo precedente começará a correr da data do aviso que será dado collectivamente ás partes interessadas, para que tomem conhecimento da planta depositada na *mairie*.

Este aviso será dado a toque de trombeta e de caixa na communa, e affixado na porta principal da igreja do logar e na da casa commum.

Será além disso publicado em um dos jornaes do districto e si não houver, em um dos jornaes do departamento.

Art. 7.º O *maire* dará certificados dessas publicações e editaes; elle mencionará em um termo que será lavrado para este fim e que serão chamadas a assignar as pessoas que comparecerem, as declarações e reclamações que lhe tiverem sido feitas verbalmente, e juntará as que lhe tiverem sido feitas por escripto.

Art. 8.º Findo o praso de oito dias prescripto no artigo 5.º reunir-se-á uma commissão na localidade principal da sub-prefeitura.

Esta commissão presidida pelo sub-prefeito do districto será

composta de quatro membros do conselho geral do departamento ou do conselho do districto designados pelo prefeito, do *maire* da communa em que estiverem situadas as propriedades, e de um dos engenheiros encarregados da execução dos trabalhos.

Só serão validas as deliberações da commissão quando estiverem presentes pelo menos cinco membros.

No caso de se acharem presentes seis membros, e haver empate de opiniões, será preponderante o voto da presidente.

Não poderão fazer parte da commissão os proprietarios que tiverem de soffrer a desapropriação.

Art. 9. A Commissão receberá as observações dos proprietarios durante oito dias.

Ella os chamará todas as vezes que julgar conveniente. Ella dará sua opinião.

Essas operações deverão ficar terminadas no praso de oito dias, depois do que será lavrado o auto e immediatamente dirigido ao prefeito pelo sub-prefeito.

No caso em que essas operações não tenham sido terminadas no praso acima, deverá o sub-prefeito transmittir dentro de tres dias ao prefeito o auto e os documentos reunidos.

Art. 10. Si a Commissão propuzer qualquer modificação de traçado indicado pelos engenheiros, o sub-prefeito deverá, na forma indicada pelo art. 6, dar aviso immediato aos proprietarios a que possa interessar essa modificação. O auto e os documentos ficarão depositados na sub-prefeitura durante oito dias; as partes interessadas poderão tomar conhecimento delles, sem leval-os para outro logar, e sem despesas, fornecendo por escripto as suas observações.

O sub-prefeito transmittirá á prefeitura todos os documentos no praso de tres dias.

Art. 11. A' vista do auto e dos documentos annexos o prefeito determinará, por acto motivado, as propriedades que devam ser cedidas, indicando a época em que fôr necessario tomar posse dellas. Entretanto, quando resultar do parecer da commissão que ha logar para modificação das obras ordenadas, o prefeito adiará até que a Administração superior se pronuncie a respeito.

A Administração superior poderá segundo as circumstancias, ou estatuir definitivamente, ou ordenar que de novo se proceda a todas ou parte das formalidades prescriptas nos artigos precedentes.

Art. 12. As disposições dos arts. 8, 9 e 10 não são applicaveis ao caso em que a desapropriação fôr pedida por uma communa, em interesse puramente communal, nem tampouco á abertura ou reparação de caminhos vicinaes.

Neste caso, o auto prescripto no art. 7 será transmittido, com parecer do conselho municipal, pelo *maire* ao sub-prefeito, que o encaminhará ao prefeito com as suas observações.

A' vista desse auto, e em conselho de prefeitura, o prefeito decidirá como se diz no artigo precedente, salvo aprovação da Administração superior.

Titulo terceiro

Da desapropriação e suas consequencias, quanto aos privilegios, hypothecas e outros direitos reaes

Art. 13. Si nas plantas depositadas em virtude do artigo 5 ou nas modificações admittidas pela Administração superior, nos termos do art. 11 da presente lei, forem comprehendidos bens de menores, interdictos, ausentes ou outros incapazes, os tutores, os investidos de posse provisoria, e todos os representantes dos incapazes poderão consentir amigavelmente na alienação de ditos bens, depois de auctorisação do tribunal concedida por simples pedido, na camara do conselho, ouvido o ministerio publico.

O tribunal ordenará as medidas de conservação e de recolocação necessarias.

Estas disposições são applicaveis aos immoveis dotaes e aos morgados.

No mesmo caso poderão os prefeitos alienar os bens dos departamentos, si para isso forem auctorisados por deliberação do conselho geral; os *maires* ou administradores poderão alienar os bens das communas ou estabelecimentos publicos, sendo auctorisados por deliberação do conselho municipal ou do conselho de administração, approved pelo prefeito em conselho de prefeitura.

Sobre propostas do intendente da lista civil poderá o ministro das finanças consentir na alienação des bens do Estado ou dos que fazem parte da dotação da Corôa.

Em falta de accordos amigaveis, quer com os proprietarios dos terrenos ou edificios cuja cessão fôr reconhecida necessaria, quer com os seus representantes, o prefeito transmittirá ao procurador do Rei sob cuja alçada se acharem os bens, a lei ou decreto que auctorisar a execução das obras, e o acto a que se refere o art. 11.

Art. 14. A' vista dos documentos provando que foram preenchidas as formalidades prescriptas pelo art. 2.º do titulo 1.º e pelo titulo 2.º da presente lei, e no praso de tres dias, o procurador do rei requererá, e o tribunal pronunciará a desapropriação por utilidade publica dos terrenos ou edificios indicados no acto do prefeito.

Si a Administração não proseguir na desapropriação no decurso do anno do acto do prefeito, qualquer proprietario cujos terrenos estiverem comprehendidos em dito acto, poderá fazer petição ao tribunal. Este procurador do Rei communicará esta

petição ao prefeito que deverá enviar os documentos no mais curto prazo, estatuinto o tribunal no de tres dias.

Ao magistrado presidente do *jury* encarregado de fixar a indemnização commetterá o mesino julgamento um dos membros do tribunal, para preenchimento das funcções attribuidas pelo 4.º, capitulo 2.º; designando um outro membro para substituil-o sendo preciso.

Em caso de ausencia ou de impedimento desses dous magistrados, estatuirá para sua substituição um decreto que será expedido a requerimento do presidente do tribunal civil.

No caso de consentirem na desapropriação os respectivos proprietarios, sem haver, porém, accordo quanto aos preços, o tribunal dará acto de consentimento, designando o magistrado director do *jury*, sem que seja preciso dar sentença de desapropriação, nem verificar si foram preenchidas as formalidades prescriptas pelo titulo 2.º.

Art. 15. A sentença será publicada e affixada por extracto, na communa em que os bens estiverem situados, pelo modo indicado no artigo 6. Será além disso inserida em um dos jornaes publicados no districto, ou em um dos do departamento, não existindo no primeiro.

Esse extracto, contendo os nomes dos proprietarios os motivos e o dispositivo da sentença, lhes será notificado no domicilio que tiverem escolhido no districto onde estiverem os bens, por uma declaração feita na *mairie* da communa em que os bens estiverem situados; e no caso em que esta escolha de domicilio não se tenha dado, a notificação do extracto será feita em dupla via ao *maire*, e ao rendeiro, locatario, guarda ou administrador da propriedade.

Todas as outras notificações prescriptas pela presente lei serão feitas na fórma acima indicada.

Art. 16. A sentença será registrada no cartorio das hypothecas do districto immediatamente depois do cumprimento das formalidades prescriptas pelo artigo 15 da presente lei, e de accordo com o artigo 2181 do Codice Civil.

Art. 17. Serão inscriptos durante a quinzena do registro, os privilegios, as hypothecas convencionaes judicarias ou legaes.

Por falta da inscripção nesse prazo, o immovel desapropriado ficará livre de todos os privilegios e hypothecas, de qualquer natureza, sem prejuizo do direito de mulheres, menores e interdictos sobre a importancia da indemnização; enquanto não tiver sido paga ou a ordem não tenha sido definitivamente regulada entre os credores.

Os credores inscriptos de modo algum poderão encarecer valor mas poderão exigir que a indemnização seja fixada conforme o disposto no titulo quarto.

As acções rescisoria, de reivindicación, e todas as acções reaes não poderão suspender a desapropriação sem impedir o

seu efeito. O direito dos reclamantes será transportado sobre o preço, ficando desembarado o immovel.

Art. 19. As regras estabelecidas no paragrapho 1.º do art. 15 e nos arts. 16, 17 e 18 são applicaveis no caso de convenções amigaveis passadas entre a administração e os proprietarios.

Entretanto, salvos os direitos de terceiros, e sem o preenchimento das formalidades acima, a Administração póde pagar o preço das acquisições cujo valor não se elevar a mais de quinhentos francos.

A falta de observancia das formalidades da remissão das hypothecas não impedirá que a desapropriação siga seu curso; salvo ás partes interessadas fazerem que valham ulteriormente seus direitos na fórma determinada pelo titulo 4.º da presente lei.

Art. 20. O julgamento não poderá ser atacado sinão por via de recurso em cassação, e sómente por incompetencia, excesso de poder ou vicio de forma.

O recurso terá logar o mais tardar dentro de tres dias, a contar da data da notificação da sentença, por declaração ao escriptão do tribunal. Elle será notificado dentro de oito dias, ou á parte no domicilio indicado no art. 15, ou ao Prefeito ou ao *Maire*, segundo a natureza das obras; tudo sob pena de perda dos direitos.

Durante a quinzena da notificação do recurso os documentos serão enviados á camara civil do tribunal de cassação, que resolverá no mez.

Findo esse praso, a sentença, si não fôr dada á revelia, não será mais susceptível de opposição.

Titulo quarto

MEDIDAS PREPARATORIAS

CAPITULO 1.º

Regulamento para as indemnizações

Art. 21. Durante os oito dias que se seguirem á notificação prescripta no art. 15 o proprietario será obrigado a chamar e fazer conhecer á Administração os rendeiros, locatarios, os que tiverem direito de usu-fructo de habitação ou de uso, como estão regulados no Codice Civil, e os que puderem reclamar servidões, resultantes dos proprios titulos do proprietario ou de outros actos em que elle intervenha; no caso contrario ficará o unico responsavel perante elles, pelas indemnizações que reclamarem.

Os outros interessados deverão fazer valerem seus direitos a que serão chamados pelo aviso a que se refere o art. 6.º obrigados a se fazerem conhecidos da Administração no mesmo praso de oito dias, tudo sob pena de perderem os direitos á indemnização.

Art. 22. As disposições da presente lei relativas aos proprietarios e a seus credores são applicaveis ao usu-fructuario e aos seus credores.

Art. 23. A Administração notificará aos proprietarios e a todos os outros interessados que tiverem sido designados, ou que apparecerem no prazo fixado no art. 21, as sommas que ella offerece como indemnizações.

Essas offertas serão além disso affixadas e publicadas, de accordo com o art. 6 da presente lei.

Art. 24. Na quinzena seguinte deverão os proprietarios e outros interessados declarar si acceitam os offerecimentos que lhes são feitos, indicando a importancias que pretenderem, si não os acceitarem.

Art. 25. As mulheres casadas no regimen dotal, os tutores, os que forem investidos de posse provisoria de bens de ausente, e outras pessoas que representem os incapazes pôdem acceitar validamente os offerecimentos enunciados no art. 23, quando auctorizadas na fórma prescripta no art. 13.

Art. 26. O ministro das finanças, os prefeitos, *maires* ou administradores pôdem acceitar os offerecimentos de indemnização por desapropriação de bens pertencentes ao Estado, á Corôa, aos departamentos, *communas* dos estabelecimentos publicos, na fórma e com as auctorisações prescriptas no art. 13.

Art. 27. O prazo de quinze dias será de um mez, nos casos previstos nos arts. 25 e 26.

Art. 28. Si os offerecimentos da Administração não fôrem acceitos nos prazos prescriptos nos artigos 24 e 27, a Administração citará os proprietarios e todos os outros interessados que forem designados, ou que apparecerem perante o Tribunal (*jury*) que será convocado para esse fim, afim de proceder-se ao regulamento das indemnizações pelo modo indicado no capitulo seguinte. Na citação serão declarados os offerecimentos que tiverem sido recusados.

CAPITULO 2.º

Do tribunal (Jury) especial encarregado de regular as indemnizações

Art. 29. Na sua sessão annual o Conselho geral do departamento, designará para cada districto de sub-prefeitura, tanto na lista de eleitores como na segunda parte da lista do *jury*, trinta e seis pessoas no minimo, e setenta e duas no maximo, com domicilio real no districto, entre as quaes serão escolhidas, até á sessão seguinte ordinaria do Conselho geral, os membros do *jury* especial que, dado o caso, será chamado a regular as indemnizações devidas em virtude da desapropriação por utilidade publica.

O numero de jurados designados para o departamento do Sena será de seis centos.

Art. 30. Sempre que se tiver de recorrer ao *jury* especial, a primeira camara de tribunal real, e nos outros departamentos, a primeira camara do tribunal da capital judiciaria, escolherá na camara do conselho na lista organizada em virtude do artigo precedente, para o districto em que se deverão dar as desappropriações, deseseis pessoas que formarão o *jury* especial encarregado de fixar definitivamente a importancia da indemnização, e mais quatro jurados supplementares; durante as ferias essa escolha passará á camara do tribunal encarregado do serviço das ferias.

Em caso de abstenção ou recusa dos membros do tribunal, a escolha do *jury* passará ao tribunal real.

Não poderão ser escolhidos :

- 1.º Os proprietarios, rendeiros, locatarios dos terrenos e edificios designados no acto do prefeito expedido em virtude do art. 11, e que devem ser adquiridos;
- 2.º Os credores, com inscripção sobre ditos immoveis;
- 3.º Todos os outros interessados designados ou que apparecerem em virtude dos artigos 21 e 22.

Os septuagenarios serão dispensados das funcções de jurados, quando requererem.

Artigo 31. A lista dos deseseis jurados e dos quatro jurados supplementares será transmittida pelo prefeito ao subprefeito, que de accordo com o magistrado director do *jury*, convocará os jurados e as partes, indicando-lhes com antecedencia de pelo menos oito dias, o logar e o dia da reunião. A notificação ás partes lhe o fará conhecer os nomes dos jurados.

Art. 32. Todo jurado que sem motivo legitimo faltar a uma das secções ou recusar tomar parte na deliberação, incorrerá na multa de cem a trescentos francos.

A multa será imposta pelo magistrado director do *jury*.

Elle resolve em ultima instancia sobre a opposição que possa formar o jurado condemnado.

Elle decidirá igualmente sobre as causas de impedimento que apresentarem os jurados, bem como sobre as exclusões ou incompatibilidade, cujas causas não tenham sobrevindo, ou não tenham sido conhecidas sinão posteriormente a designação feita no artigo 30.

Art. 33. Os jurados que forem riscados da lista em consequencia dos impedimentos, exclusões ou incompatibilidades previstas no artigo precedente, serão immediatamente substituidos pelos jurados supplementares, que o magistrado director do *jury* chamará na ordem da respectiva inscripção.

Em caso de insufficiencia, o magistrado director do *jury* escolherá na lista organizada em virtude do artigo 29, as pessoas necessarias para completar o numero de dezeseis jurados.

Art. 34. O magistrado director do *jury* será auxiliado no *jury* especial pelo escrevão ou escrevente do tribunal, que declarará successivamente as causas sobre as quaes o *jury* deverá resolver, e lavrará auto das operações.

Nessa occasião a administração terá o direito de duas rejeições peremptorias; a parte adversa terá o mesmo direito.

No caso em que muitos interessados figurarem no mesmo negocio, elles accordarão o exercicio do direito de rejeições, e no caso contrario a sorte designará os que deverão usar d'elle.

Si o direito de rejeição não fôr exercido ou si o fôr só parcialmente, o magistrado director do *jury* procederá á redução dos jurados ao numero de doze, retirando os ultimos nomes inscriptos na lista.

Art. 35. Só quando estiverem presentes os doze jurados será constituído o *jury* especial.

Os jurados não poderão deliberar validamente sinão em numero de nove, pelo menos.

Art. 36. Constituído o *jury* todos os jurados prestarão juramento de servir com imparcialidade.

Art. 37. O magistrado director do *jury* porá sob as vistas dos jurados;

1.º O quadro dos offercimentos e pedidos notificados em execução dos artigos 23 e 24.

2.º As plantas parcellares, e os titulos e outros documentos apresentados pelas partes em justificação de seus offercimentos e pedidos.

As partes ou seus procuradores poderão apresentar summariamente suas observações.

O *jury* poderá ouvir todas as pessoas que pense poderem esclarecel-o.

Poderá egualmente transportar-se ao local ou delegado para isso ou mais de seus membros.

A discussão será publica; poderá ella ser continuada em uma outra sessão

Art. 38. O encerramento da instrucção será pronunciado pelo magistrado director do *jury*.

Os jurados se retirarão immediatamente para a camara, afim de deliberar, sem sahir, e sob a presidencia de um que escolherão no mesmo instante.

A decisão do *jury* fixará a importancia da indemnização e será tomada por maioria de votos.

Em caso de empate será preponderante o voto do presidente do *jury*.

Art. 39. O *jury* decretará as indemnizações em favor das partes que as reclamarem por titulos differentes como proprietarios, rendeiros, locatarios, os que tiverem direito a uso e outros interessados de que falla o art. 21.

No caso de usufructo fixará o *jury* uma só indemnização

tendo em vista o valor total do immovel; o nú-proprietario e o usufructuario exercerão seus direitos sobre a importancia da indemnisação em logar de o exercerem sobre a cousa.

O usufructuario deverá prestar caução; só serão dispensados della pae e mãe no usufructo dos bens de seus filhos.

Quando houver litigio sobre o direito e sobre a qualidade dos reclamantes, e sempre que se levantar difficuldade extranha á fixação da importancia da indemnisação, o *jury* marcará esta independentemente desses litigios e difficuldades, sobre os quaes deverão as partes recorrer a quem de direito.

A indemnisação marcada pelo *jury* em caso algum poderá ser inferior ao offerecimento da administração nem superior ao pedido da parte interessada.

Art. 40. Si a indemnisação fixada pelo *jury* não exceder o offerecimento da administração, as partes que a tiverem recusado serão condemnadas ás despesas.

Si a indemnisação, fôr igual ao pedido das partes, a administração será condemnada ás despesas.

Si a indemnisação fôr ao mesmo tempo superior ao offerecimento da administração e inferior ao pedido das partes, as despesas serão compensadas de maneira que sejam supportadas pelas partes e pela administração, nas proporções de seu offerecimento ou de seu pedido com a decisão do *jury*.

Todo aquelle a que tenha de ser paga uma indemnisação e que não se achar no caso dos artigos 25 e 26 será condemnado ás despesas, qualquer que seja a avaliação do *jury*, si não se conformar com as disposições dos artigos 53, 54 e seguintes.

Art. 41. A decisão do *jury* assignada pelos membros que o formarem, será entregue pelo presidente ao magistrado director, que a declarará executoria, estatuirá sobre as despesas, dando-lhe a administração a posse da propriedade, devendo esta conformar-se com a disposição dos artigos 53, 54 e seguintes.

Esse magistrado taxará a despesa, segundo uma tarifa que será estabelecida em regulamento de administração publica.

A taxa só comprehenderá actos posteriores ao offerecimento da administração; os gastos relativos aos actos anteriores correrão em todos os casos por conta da administração.

A decisão do *jury* e a ordem do magistrado não poderão ser atacadas sinão por via de recurso em cassação, e sómente por violação do primeiro paragrapho do artigo 30, do artigo 31, do segundo e quarto paragraphos do artigo 34, e dos artigos 35, 36, 37, 38, 39 e 40;

Será de quinze dias o praso para esse recurso, que será alem disso feito, notificado e julgado, como estabelece o artigo 20; elle correrá a partir da decisão.

Art. 43. Quando tiver sido annullada uma decisão do *jury*, a questão será submettida a novo *jury*, tirado do mesmo districto.

Todavia, o tribunal de cassação poderá, conforme as circumstancias, submeter a apreciação da indemnização a um novo *jury*, escolhido em um dos districtos visinhos, mesmo pertencendo a outro departamento.

Proceder-se-á para isso de accôrdo com artigo 30.

Art. 44. O *jury* só tomará conhecimento das questões levantadas no momento de sua convocação, resolvendo successivamente e sem interrupção sobre cada uma dellas. Elle não se póde dissolver sinão depois de ter fixado todas as indemnizações que lhe tenham sido affectas.

Art. 45. As operações começadas por um *jury*, e não terminadas ainda na occasião de renovar-se a lista geral annual mencionada no artigo 29, serão continuadas até conclusão definitiva pelo mesmo *jury*.

Art. 46. Depois de encerradas as operações do *jury* os originaes de suas decisões e outros documentos referentes ás mesmas, serão depositados no cartorio do tribunal civil do districto.

Art. 47. Os nomes dos jurados que tiverem feito o serviço de uma sessão não poderão ser incluídos no quadro organizado pelo Conselho Geral para o anno seguinte.

CAPITULO 3.º

Regras a seguir para fixação das indemnizações

Art. 48. O *jury* julgará da verdade dos titulos e do effeito dos actos que por sua natureza possam modificar a avaliação da indemnização.

Art. 49. Si a administração contestar ao detentor desapropriado o direito a uma indemnização, o *jury* sem se preocupar com a contestação, cujo julgamento submeterá a quem de direito, fixará a indemnização como ella fôr devida, e o magistrado director do *jury* fará depositar a sua importancia até que as partes se tenham entendido ou que o litigio esteja determinado.

Art. 50. Os edificios de que fôr preciso comprar uma parte por motivo de utilidade publica, serão adquiridos por inteiro, no caso em que os proprietarios o peçam formalmente ao magistrado director do *jury*, nos prazos marcados nos artigos 24 e 27.

O mesmo se dará com qualquer parcella de terreno que em consequencia de fraccionamento ficar reduzida á quarta parte do total, caso não possua o proprietario nenhum terreno contiguo e si fôr a parcella assim reduzida inferior a dez ares.

Art. 51. Quando a execução dos trabalhos proporcionar um augmento de valor immediato e especial ao restante da propriedade, este augmento será tomado em consideração na avaliação da importancia da indemnização.

Art. 52. As construcções, plantações e melhoramentos não darão logar a indemnização alguma, quando, em vista da época em que tiverem sido executados ou de todas as outras circumstancias cuja apreciação lhe tenha sido deixada, o *jury* adquirir a convicção de que ellas tenham sido feitas com o fim de obter-se maior indemnização.

Titulo quinto

Do pagamento das indemnizações

Art. 53. As indemnizações fixadas pelo *jury* serão pagas a quem de direito antes da posse; e si forem recusadas a posse terá logar depois das ofertas e deposito.

Tractando-se de obras executadas pelo Estado ou departamentos as propostas de compra poderão effectuar-se por meio de ordem de valor igual á importancia da indemnização fixada pelo *jury*: esta ordem, passada pela pessoa competente, visada pelo pagador, será pagavel sobre a *caixa publica* que nella estiver designada.

Si as pessoas de direito recusarem acceptar a ordem, a posse dar-se-á depois do deposito em especie.

Art. 54. Não serão feitas propostas de compra sempre que houver inscripções sobre o immovel desapropriado ou outros obstaculos á entrega dos dinheiros as pessoas de direito; neste caso bastará que as sommas devidas pela administração sejam depositadas, para serem posteriormente distribuidas e entregues, segundo as regras do direito commum.

Art. 55. Si nos seis mezes do julgamento da desapropriação, a administração não der andamento á fixação da indemnização, as partes poderão exigir que se proceda á dita fixação.

Quando a indemnização tiver sido marcada, sinão tiver sido paga nem depositada até seis mezes depois da decisão do *jury*, correrão juros de pleno direito quando expirar esse praso.

Titulo sexto

Disposições diversas

Art. 56. Os contractos de venda, quitação e outros actos relativos á aquisição dos terrenos, poderão ser celebrados na fórma dos actos administrativos; os originaes ficarão depositados na secretaria da prefeitura: remetter-se-á cópia á administração dos bens publicos (domaines).

Art. 57. As communicações e notificações mencionadas na presente lei serão feitas por iniciativa do prefeito do departamento em que os bens estiverem situados.

Ellas poderão ser feitas quer por official de justiça, quer por qualquer outro agente da administração, cujas certidões façam fé em justiça.

Art. 58. As plantas, autos, certificados, notificações, sentenças, contractos, quitações e outros actos feitos em virtude da presente lei serão averbados para sello, e registrados gratuitamente, quando se preencher a formalidade do registro.

Nenhuma taxa será cobrada pela transcrição dos actos no cartorio das hypothecas.

Os impostos cobrados pelas aquisições amigaveis, feita anteriormente aos actos do prefeito, serão restituídos quando no praso de dous annos, a partir da data da cobrança for provado que os immoveis adquiridos estavam comprehendidos nesses actos.

A restituição dos impostos só se poderá applicar á parte dos immoveis que se verificar ser necessaria á execução dos trabalhos.

Art. 59. Quando um proprietario tiver accedido os offerecimentos da Administração, a importancia da indemnização deverá ser recolhida á caixa dos depositos e consignações, afim de ser entregue ou distribuida a quem de direito, segundo as regras do direito commum, quando o dito proprietario o exigir e não tiver havido contestação da parte de terceiros nos prazos prescriptos nos artigos 24 e 27.

Art. 60. Si os terrenos adquiridos para obras de utilidade publica não tiverem este destino, poderão pedir sua entrega os antigos proprietarios ou quem de direito.

O preço dos terrenos restituídos será fixado amigavelmente ou pelo jury no caso de desaccordo, na fórmula acima prescripta. Em caso algum a somma fixada pelo jury poderá exceder áquella por que tenham sido adquiridos os terrenos.

Art. 61. Um annuncio publicado na fórmula do artigo 6.º fará conhecer os terrenos que a administração tiver a revender. Durante tres mezes desta publicação, os antigos proprietarios que quizerem readquirir a propriedade de ditos terrenos serão obrigados a declarar-o, devendo fazer o contracto de resgate e pagar o preço delles, dentro de um mez da sua fixação, quer amigavel quer judicial; tudo sob pena de perda do privilegio que lhes concede o artigo precedente.

Art. 62. As disposições dos artigos 60 e 61 não são applicaveis aos terrenos que tiverem sido adquiridos á requisição do proprietario, em virtude do artigo 50, e que ficarem disponiveis depois da execução das obras.

Art. 63. Os concessionarios de obras publicas exercerão todos os direitos conferidos á administração, e ficarão sujeitos a todas as obrigações impostas pela presente lei.

Art. 64. As contribuições da parte de immovel que um proprietario tiver cedido, ou que tenha sido desapropriado por

utilidade publica, continuarão a ser-lhes levada em conta durante um anno a partir da entrega da propriedade, para formar seu censo eleitoral.

Titulo setimo

Disposições excepcionaes

CAPITULO 1.º

Art. 65. Quando houver urgencia de tomar posse de terrenos não edificados que fõrem submettidos á desapropriação, a urgencia será especialmente declarada por um decreto real.

Art. 66. Neste caso, depois de julgada a desapropriação o decreto que declarar a urgencia e o julgamento serão notificados, conforme o art. 15, aos proprietarios e aos detentores, com citação perante o Tribunal Civil.

A citação será de tres dias pelo menos, e declarará a somma offerecida pela administração.

Art. 67. No dia fixado, o proprietario e os detentores serão obrigados a declarar a somma cujo deposito exigirem antes da entrega dos terrenos,

Em falta de comparecimento proceder-se-á á revelia.

Art. 68. O tribunal poderá se transportar ao local, ou encarregar um juiz de visitar os terrenos, recolher todas as informações proprias para determinação do seu valor, organizando si for preciso, um auto descriptivo. Esta operação deverá ficar terminada no prazo de cinco dias, a contar da data da sentença que a tiver ordenado.

Dentro de tres dias da remessa desse auto ao escrivão o tribunal determinará a quantia a depositar.

Art. 69. O deposito deve comprehender além do principal, a importancia necessaria para assegurar o pagamento durante dous annos dos juros de cinco por cento

Art. 70. A vista do auto de deposito, e com nova citação de prazo de dous dias pelo menos, o presidente ordenará a tomada de posse.

Art. 71. A sentença do tribunal e a ordem do presidente são executorias immediatamente e não podem ser atacadas por opposição ou appellação.

Art. 72. O presidente marcará as despesas que serão supportadas pela administração.

Art. 73. Depois da tomada de posse, por iniciativa da parte a mais diligente, proceder-se-á á fixação definitiva da indemnização, em execução do titulo 4.º da presente lei.

Art. 74. Si a somma fixada for superior á determinada pelo tribunal, deverá o excedente ser depositado dentro de quinze dias da notificação da decisão *do jury*, e em caso de faltar, poderá o proprietario oppor-se á continuação das obras.

CAPITULO 2.º

Art. 75. As formalidades prescriptas nos titulos 1.º e 2.º da presente lei, não são applicaveis aos trabalhos militares de terra, nem aos da marinha real.

Quanto a estes trabalhos um decreto real determinará os terrenos sujeitos á desappropriação.

Art. 76. A desappropriação, ou occupação temporaria em caso de urgencia, das propriedades particulares que fõrem julgadas necessarias para as obras de fortificação, continuarão a ter logar conforme as disposições prescriptas pela lei de 30 de Março de 1831.

Entretanto, quando os proprietarios ou outros interessados não tiverem accedido os offerecimentos da administração, as indemnizações serão definitivamente reguladas de accõrdo com as disposições do titulo 4.º acima.

Serão igualmente applicaveis ás desappropriações effectuadas em virtude da lei de 30 de Março de 1831, os artigos 16, 17, 19 e 20, assim como o titulo 6.º da presente lei.

Titulo oitavo*Disposições finaes*

Art. 77. As leis de 8 de Março de 1810 e de 7 de Julho de 1833 ficam revogadas.

A presente lei discutida, deliberada e adoptada pela Camara dos Pares e pela dos Deputados, e por nós sancionada hoje será executada como lei do Estado.

Mandamos a nossos Tribunaes, Prefeitos, Corpos administrativos, e todos os outros, que guardem as presentes e mantenham, façam guardar, observar e manter, e para tornal-as a todos mais notorias, façam publicar e registrar onde quer que haja necessidade.

E para que seja cousa firme e estavel fizemos pôr o nosso sello.
Feita no palacio de... em de Maio de 1841.

EXTRACTO DA LEI DE 11 DE JUNHO DE 1842

RELATIVA AO ESTABELECIMENTO DAS GRANDES LINHAS DE ESTRADAS
DE FERRO

Titulo I*Disposições geraes*

Art. 1.º Será estabelecido um systema de estradas de ferro dirigindo-se.

1.º de Paris :

Para a fronteira da Belgica, por Lille e Valenciennes ;

Para a Inglaterra, por um ou muitos pontos do littoral da Mancha, que serão ulteriormente determinados;

Para a fronteira da Allemanha, por Nancy e Strasburgo;

Para o Mediterraneo, por Lyon, Marselha e Cette;

Para a fronteira da Hespanha, por Tours, Poitiers, Angoulême, Bordéos e Bayonne;

Para o Oceano, por Tours e Nantes;

Para o centro da França, por Bourges.

2.º do Mediterraneo para o Rheno, por Lyon, Dijon e Mulhouse.

Art. 2.º A execução das grandes linhas ferreas definidas no artigo precedente, far-se-á com o concurso do Estado, dos departamentos atravessados e das communas interessadas; da industria privada, nas proporções e segundo as formas estabelecidas nos artigos seguintes.

Não obstante poderão essas linhas ser concedidas, no todo ou em parte, á industria privada, em virtude de leis especiaes e segundo as condições que forem então determinadas.

Art. 3.º *Revogado pela lei de 19 de Junho de 1845.*

Art. 4.º Em cada departamento atravessado o conselho geral deliberará:

1.º Sobre a parte que será levada em conta dos departamentos nos dous terços das indemnizações, e sobre os recursos extraordinarios por meio dos quaes será reembolsada, em caso de insufficiencia aos *centimos* facultativos;

2.º sobre a designação das communas interessadas, sobre a parte que cada uma supportará, em razão de seu interesse e de seus recursos financeiros.

Esta deliberação será submettida á approvação do Rei.

Art. 5.º O terço restante das indemnizações de terrenos e edificios, a terraplanagem, as obras d'arte e estações serão pagos por fundos do Estado.

Art. 6.º A via permanente, comprehendido o fornecimento de areia, o material e as despesas de trafego as despesas de conservação e reparação da estrada, de suas dependencias e do material, ficarão a cargo da Companhia que tiver por arrendamento o trafego da estrada.

O contracto de arrendamento regulará a duração e as condições do trafego, bem como a tarifa das taxas a cobrar pelo percurso; elle será celebrado provisoriamente pelo ministro e approved definitivamente por uma lei.

Art. 7.º Terminado o praso do contracto, o valor da via permanente e do material será reembolsado, a juizo de peritos, á Companhia pelo que lhe succeder ou pelo Estado.

Art. 8. Decretos reaes regularão as medidas a tomar para conciliar o trafego das estradas de ferro com a execução das leis e regulamentos sobre as alfandegas.

Art. 9. Regulamentos de administração publica determinarão as medidas e disposições necessarias para garantir a policia, a segurança, o uso e a conservação das estradas de ferro e suas dependencias.

Titulo II

Disposições particulares

Art. 10 a 15. *Tratam dos creditos abertos para as linhas designadas no art. 1.*

Art. 16. Será destinada á continuação e conclusão dos estudos das grandes linhas de estradas de ferro, uma somma de um milhão e quinhentos mil francos (1.500.000 fr.).

Art. 17. *Abre um credito para 1842.*

Titulo III

Modos e meios

Art. 18. Provisoriamente serão applicados os recursos da divida fluctuante á parte das despesas auctorizadas pela presente lei, e que devem ficar a cargo do Estado; os adeantamentos feitos pelo Thesouro serão definitivamente cobertos pela consolição dos fundos de reserva da amortização, que restarem depois da extincção dos *deficits* dos orçamentos dos exercicio de 1840, 1841 e 1842.

Titulo IV

Disposição final

Ar. 19. O ministro das Obras Publicas apresentará annualmente ás Camaras um relatorio especial dos trabalhos executados em virtude da presente lei.

A presente lei, discutida, deliberada e adoptada pela Camara dos Pares e pela dos Deputados, e sancionada por nós hoje, será executada como lei do Estado.

Feita no palacio de..... aos 11 de Junho de 1842.

LEI DE 15 DE JULHO DE 1845

RELATIVA Á POLICIA DAS ESTRADAS DE FERRO

Titulo I

Medidas relativas á conservação das estradas de ferro

Art. 1.º As estradas de ferro construidas ou concedidas pelo Estado fazem parte das grandes estradas publicas.

Art. 2.º Serão applicaveis ás estradas de ferro as leis e regulamentos sobre as estradas publicas, que tem por objecto assegurar a conservação dos fossos, taludes, levadas e obras de arte dependentes das estradas, e prohibir em toda a sua extensão, a pastagem do gado, e os depositos de terra e outros objectos quaesquer.

Art. 3.º São applicaveis ás propriedades ribeirinhas das estradas de ferro prescripções impostas pelas leis e regulamentos sobre as vias publicas, e que se referem :

Ao alinhamento ;

Ao escoamento das aguas ;

A' occupação temporaria dos terrenos em caso de reparação ;

A' distancia a observar para as plantações e póda das arvores :

Ao modo da exploração das minas, turfeiras, pedreiras, areiaes, na zona determinada para esse effeito ;

São igualmente applicaveis á construcção e conservação das estradas de ferro as leis e regulamentos sobre a extracção de materiaes necessarios ás obras publicas.

Art. 4.º Todas as estradas de ferro serão fechadas dos dous lados em toda a extensão.

A Administração determinará, para cada linha, o modo de fechamento, e para as linhas que não fôrem sujeitas a elle, a época em que deverá ser effectuado.

Serão estabelecidas cancellas nos cruzamentos de nivel das estradas de ferro com as de rodagem ; essas cancellas se conservarão fechadas conforme os regulamentos.

Art. 5.º Para o futuro sómente os muros de fechamento serão permittidos á distancia de dous metros da estrada de ferro.

Essa distancia será medida, ora da aresta superior do córte, ora da inferior da talude do aterro, ou do bordo dos fossos da estrada, e, em falta de uma linha traçada, a um metro e cincoenta centimetros á partir dos trilhos exteriores da via-ferrea.

As construcções existentes por occasião de promulgar-se a presente lei, ou do estabelecimento de uma nova estrada de ferro, poderão ser conservadas no estado em que se acharem nessa época.

Um regulamento da administração publica prescreverá as formalidades a observar pelos proprietarios para fazer verificar o estado de ditas construcções, e fixará o praso em que deverão ser preenchidas as mesmas formalidades.

Art. 6.º Nas localidades em que a estrada de ferro se achar em aterro de mais de tres metros acima do terreno natural, é prohibido aos ribeirinhos, fazer escavações, sem auctorisação prévia em uma zona de largura igual á altura vertical do aterro, medida a partir do pé do talude.

Esta auctorisação não poderá ser concédida sem que os concessionarios ou arrendatarios do trafego da estrada de ferro tenham sidos devidamente convidados ou ouvidos.

Art. 7.º E' prohibido estabelecer, á distancia de menos de vinte metros de uma estrada de ferro servida por machinas a fogo cobertas de colmo, depositos de palha, feno, e outras materias inflammaveis.

Esta prohibição não abrange os depositos das colheitas feitos sómente no tempo da ceifa.

Art. 8. Sem auctorisação prévia do prefeito não poderá ser estabelecido deposito qualquer de pedras, ou objectos não inflammaveis, em distancias de menos de cinco metros da estrada de ferro.

Essa auctorisação será sempre revogavel.

A auctorisação não é necessaria :

1.º Para fazer, nas localidades em que a estrada de ferro estiver em aterro, depositos de materias não inflammaveis, cuja altura não exceda a do aterro da estrada ;

2.º Para fazer depositos temporarios de adubos e outros objectos necessarios á cultura das terras.

Art. 9.º Quando a segurança publica, a conservação da estrada e a disposição dos logares o permittirem, as distancias prescritas nos artigos antecedentes poderão ser diminuidas, em virtude de decretos reaes, expedidos depois de inqueritos.

Art. 10. Si, fóra dos casos de urgencia previstos pela lei de 16-24 de Agosto de 1790, a segurança publica ou a conservação da estrada o exigir, a administração poderá supprimir mediante uma justa indemnização, as construcções, plantações, excavações, cobertas de palha, cumulos de materiaes, combustiveis ou outros, que existirem nas zonas acima especificadas no momento da promulgação da presente lei, e futuramente, por occasião do estabelecimento da estrada de ferro.

Para a supressão das construcções será fixada a indemnização de accordo com os titulos 4.º e seguintes, da lei de 3 de Maio de 1841, e para todos os outros casos conforme a lei de 16 de Setembro de 1807.

Art. 11. As contravenções ás disposições do presente titulo serão constatadas, processadas e reprimidas como em materia das grandes estradas publicas.

Ellas serão punidas com multas de dezeseis a trezentos francos, sem prejuizo das penas doCodigo Penal e do titulo 3.º da presente lei. Além disso, serão os contraventores obrigados a supprimir, no praso determinado pelo acto do Conselho da prefectura, as excavações, cobertas e depositos feitos contrariamente ás disposições precedentes.

Si no praso fixado não tiverem cumprido esta pena, a supressão far-se-á administrativamente, sendo as respectivas despesas pagas por elles judicialmente, como se faz em materia de contribuições publicas.

Titulo II*Contravenções no serviço das grandes vias publicas commettidas pelos concessionarios ou arrendatarios de estradas de ferro.*

Art. 12. Quando um concessionario ou arrendatario do trafego de uma estrada de ferro infringir as clausulas do respectivo contracto e as decisões expeditas para execução dessas clausulas, no que diz respeito ao serviço da navegação, ao transito das estradas reaes, departamentaes e vicinaes, ou ao livre escoamento das aguas, será lavrado auto de contravenção, pelos engenheiros de pontes e calçadas ou das minas, ou pelos conductores, guarda-minas e apontadores, devidamente ajuramentados.

Art. 12. No praso de quinze dias de sua data serão os autos notificados administrativamente no domicilio escolhido pelo concessionario ou arrendatario, por iniciativa do prefeito, e transmitidos no mesmo praso ao Conselho de prefeitura do logar da contravenção.

Art. 14. As contravenções previstas no art. 12 serão punidas com multas de tresentos a tres mil francos.

Art. 15. Além disso poderá a administração tomar immediatamente todas as medidas provisorias para fazer cessar o damno, como so procede em materia de vias publicas.

Serão cobrados judicialmente do concessionario ou arrendatario os gastos que acarretar a execução dessas medidas, como em materia de contribuições publicas.

Titulo III*Medidas relativas á segurança da circulação nas estradas de ferro*

Art. 16. Todo aquelle que voluntariamente destruir ou damnificar a via-ferrea, collocar sobre a linha objecto que embarace a circulação, ou empregar um meio qualquer para estorvar a marcha dos trens, ou fazel-os descarrilhar, será punido com reclusão.

Havendo morte ou ferimentos, o culpado será no primeiro caso punido com a pena de morte, e no segundo com a de trabalhos forçados.

Art. 17. Si o crime punido com a pena de morte tiver sido commettido em reunião sediciosa, com rebellião ou pilhagem, será imputado aos chefes, auctores, instigadores e provocadores dessas reuniões, que serão punidos como culpados do crime e condemnados ás mesmas penas que os que as tiverem

personalmente commettido, mesmo que a reunião sediciosa não tenha tido por fim directo e principal a destruição da estrada de ferro.

Todavia, quando neste ultimo caso a pena de morte fór applicavel aos auctores do crime, ella será substituida pela de trabalhos forçados para os chefes, auctores, instigadores e provocadores dessas reuniões.

Art. 18. Todo aquelle que ameaçar por escripto anonymo ou assignado, commetter um dos crimes previstos no artigo 16, será punido com prisão de tres a cinco annos, no caso de ser feita e ameaça com ordem de ser deposta em logar indicado alguma quantia, ou de preencher-se qualquer outra condição.

Não sendo a ameaça acompanhada de ordem ou condição a pena será de tres mezes a dous annos, e multa de cem a quinhentos francos.

Si tiver sido verbal a ameaça com ordem ou condição o culpado será punido com prisão de quinze dias a seis mezes, e multa de vinte e cinco a trezentos francos. Em todos os casos poderá o culpado ficar sob a vigilancia de alta policia, pela sentença, por tempo que não poderá ser inferior a dous annos nem superior a cinco.

Art. 19. Todo aquelle que por desazo, imprudencia, desatenção, negligencia ou inobservancia das leis ou regulamentos, involuntariamente causar algum accidente de que resultem ferimentos na estrada de ferro ou nas estações, soffrerá a pena de oito a seis mezes de prisão e multa de cincoenta a mil francos.

Si o accidente causar morte de uma ou mais pessoas, a prisão será de seis mezes a cinco annos e a multa de trezentos a tres mil francos.

Art. 20. Todo machinista ou conductor—guarda-freio—que abandonar o posto durante a marcha será punido com prisão de seis mezes a dous annos.

Art. 21. Qualquer infracção dos regulamentos reaes sobre a policia, segurança e trafego da estrada de ferro, e dos decretos dos prefeitos approvados pelo Ministro das obras publicas, para execução de ditos regulamentos, será punida com multa de dezeseis a tres mil francos.

Em caso de reincidencia durante o anno, a multa será elevada ao dobro, e o tribunal poderá, segundo as circumstancias, decretar alem disso prisão de tres dias a um mez.

Art. 22. Os concessionarios ou arrendatarios de uma estrada de ferro serão responsaveis quer para com o Estado, quer para com os particulares, pelo damno causado pelos administradores, directores ou empregados de qualquer titulo em serviço do trafego da mesma.

O Estado ficará sujeito á mesma responsabilidade para com os particulares, caso seja a estrada de ferro explorada á sua custa e por sua conta.

Art. 23. Os crimes delictos ou contravenções previstas nos titulos 1.º e 3.º da presente lei, poderão ser constatados por meio de autos lavrados concurrentemente pelos officiaes da policia judiciaria, pelos engenheiros das pontes e calçadas e das minas, os conductores, guarda-minas, agentes de vigilancia, e guardas nomeados ou acceitos pela administração, e devidamente ajuramentados.

Os autos dos delictos e contravenções farão fé até prova em contrario.

Com o juramento prestado perante o tribunal de primeira instancia de seu domicilio, os agentes de vigilancia da administração e dos concessionarios ou arrendatarios poderão autuar sobre toda a estrada de ferro em que servirem.

Art. 24. Os autos lavrados em virtude do artigo precedente serão averbados para sello e registrados em *debet*.

Os que tiverem sido lavrados por agentes de vigilancia e guardas ajuramentados, deverão ser confirmados no praso de tres dias, perante o juiz de paz ou *maire* do logar do delicto ou da residencia do agente.

Art. 25. Qualquer ataque ou resistencia com violencia e vias de facto aos agentes das estradas de ferro no exercicio de suas funções, será punido com as penas applicadas á rebellião, segundo as distincções feitas pelo Codigo penal.

Art. 26. O artigo 463 do Codigo Penal é applicavel ás condemnações que fõrem pronunciadas em virtude da presente lei.

Art. 27. Em caso de prova de muitos crimes ou delictos previstos pela presente lei ou pelo Codigo Penal, será decretada a pena a mais forte.

As penas applicaveis por factos posteriores ao processo poderão ser accumuladas sem prejuizo das penas de reincidencia.

A presente lei, discutida, deliberada e adoptada pela Camara dos Pares e pela dos deputados, e sancionada por nós hoje, será executada como lei do Estado.

Feita no palacio de.... aos 15 de Julho de 1845.

DECRETO DE 8 DE FEVEREIRO DE 1868

CREANDO REGULAMENTO PARA AS OCCUPAÇÕES TEMPORARIAS DOS TERRENOS NECESSARIOS Á EXECUÇÃO DOS TRABALHOS PUBLICOS

Art. 1.º Quando fõr necessario occupar um terreno temporariamente, quer para nelle extrahir terras ou materiaes, quer para qualquer outro fim relativo á execução dos trabalhos publicos, esta occupação será auctorizada por um decreto do pre-

feito indicando o nome da *communa* em que o terreno estiver situado, os numeros que tiverem os lotes na planta cadastral, e o nome do proprietario.

Esse decreto será lavrado de accordo com o documento que designar o terreno a occupar, ou o relatorio em que o engenheiro chefe encarregado da direcção dos trabalhos propuzer a occupação.

Ao decreto será annexado um exemplar do presente regulamento.

Art. 2.º O prefeito enviará traslado do decreto ao engenheiro-chefe e ao *maire* da *communa*. O engenheiro-chefe remetterá uma copia ao empresario; o *maire* notificará o decreto ao proprietario do terreno ou a seu representante.

Art. 3.º Em caso de accordo feito amigavelmente entre o proprietario e o empresario, este ultimo será obrigado a apresentar aos engenheiros, sempre que fôr pedido, o consentimento do proprietario, ou o accordo que tiver feito com elle.

Art. 4.º Em falta do accordo, o empresario, antes de qualquer occupação do terreno designado, fará uma comunicação ao proprietario, ou ao seu rendeiro, locatario ou gerente si não morar na *communa*, indicando o dia em que pretender achar-se no local ou fazer ali representar-se.

Elle o convidará a designar um perito para proceder á verificação do estado do local, em presença das partes, com o que elle tiver escolhido.

O empresario informará ao mesmo tempo por escripto o *maire* da *communa* da notificação que tiver feito ao proprietario.

Deverá haver um intervallo de dez dias pelo menos, entre esta notificação e a visita ao local.

Art. 5.º Os peritos procederão juntos no dia marcado ás suas operações; procurarão verificar o estado do local, de modo que confrontando posteriormente essa verificação com a que se fizer depois da execução dos trabalhos, se possam ter elementos necessarios para avaliar a depreciação do terreno e fazer a estimação do damno; si consentirem o empresario e o proprietario farão elles mesmos essa estimação.

Elles farão o seu auto em tres vias, de que será enviada uma ao proprietario do terreno, uma ao empresario e outra ao *maire* da *communa*.

Art. 6.º Si no praso fixado no ultimo paragrapho do art. 4 o proprietario recusar ou deixar de nomear o seu perito, o *maire* designará um *ex-officio* para operar com o perito do empresario.

Art. 7.º Immediatamente depois das verificações prescritas nos artigos precedentes, o empresario poderá occupar o terreno e nelle começar os trabalhos auctorizados no decreto do prefeito, reservados todos os direitos do proprietario no que res-

peita á determinação da indemnização. Si todavia, existirem nesse terreno arvores fructíferas ou grandes arvores que seja preciso derrubar, o empresario será obrigado a conserval-as até que a estimação tenha sido feita na forma exigida por lei.

Em caso de opposição do proprietario a occupação terá lugar em presença do *maire* ou de seu delegado.

Art. 8.º Depois de concluidos os trabalhos, ou no fim de cada anno de serviço, si elles durarem muitos annos, será feita uma verificação do estado do local.

Em falta de accordo entre o empresario e o proprietario para a avaliação parcial ou total da indemnização, proceder-se-á de accordo com art. 56 da lei de 16 de Setembro de 1807.

Art. 9.º Quando os trabalhos forem executados directamente pela Administração, sem intermedio de empresario, proceder-se-á como fica dito acima; neste caso, a notificação prescripta no artigo 4, será feita pelos cuidados do engenheiro, e o perito encarregado de verificar o estado do local em presença das partes conjunctamente com o nomeado pelo proprietario, será nomeado pelo prefeito.

Art. 10. Nosso ministro secretario de Estado, do departamento da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, é encarregado da execução do presente decreto.

Feito no palacio de... aos 8 de Fevereiro 1868.

LINHAS DE INTERESSE GERAL

TYPE DE CLAUSULAS DE CONCESSÃO

(*annexas á lei de 4 de Dezembro de 1875*)

(CAHIER DES CHARGES TYPE)

Título primeiro

Traçado e construcção

Art. 1.º A estrada de ferro de Alais ao Rhodano partirá de Alais, d'um ponto que ulteriormente será determinado pela Administração, ouvida a Companhia; passará por ou perto de Seynes, La Bruguière, Connaux, e terminará no lugar chamado *Port l'Ardoise*, no Rhodano.

Art. 2.º Os trabalhos deverão começar no praso de um anno, e terminar no de quatro, a partir da data da lei que approva a presente concessão.

Art. 3.º Nenhum trabalho poderá ser feito para estabelecimento da estrada de ferro e suas dependencias, sem auctorisação da Administração superior; para isso, os projectos de todos os trabalhos a executar, serão organisados em duplicata, e submet-

tidos á approvação do Ministro, que prescreverá para elles as modificações de direito. Uma das vias dos projectos será remetida á Companhia com o visto do Ministro, ficando a outra com a Administração.

Antes e durante a execução a Companhia terá o direito de propôr as modificações que julgar uteis, as quaes entretanto não poderão ser executadas sem approvação da Administração Superior.

Art. 4.º A Companhia poderá tirar copia de todas as plantas, nivelamentos e orçamentos, que o Estado tiver feito organizar.

Art. 5.º O traçado e o perfil da estrada de ferro serão decretados á vista de projectos de conjuncto que abrangerão para toda a linha, ou para cada secção de linha:

1.º Uma planta geral na escala de 1:10000;

2.º Um perfil longitudinal na escala de 1:2000 para as distancias horisontaes, e de 1:1000 para as altitudes, que serão referidas ao nivel do mar, tomado para plano de referencia; abaixo do perfil, serão indicadas por tres linhas horisontaes, para isso dispostas:

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

O comprimento e a inclinação de cada rampa ou contrarampa;

A extensão dos alinhamentos rectos e curvos do traçado, com indicação do raio de cada curva;

3.º Um certo numero de perfis transversaes, inclusive o perfil typo da via-permanente;

4.º uma memoria justificativa de todas as disposições essenciaes do projecto e uma relação descriptiva na qual serão reproduzidas em quadros as indicações, relativas a declividades e curvas, já dadas no perfil longitudinal.

A posição das estações projectadas, a dos cursos d'agua e das vias de comunicação atravessadas pela estrada de ferro, as passagens quer de nivel, quer por cima ou por baixo, deverão ser indicadas tanto na planta, como no perfil longitudinal; tudo sem prejuizo dos projectos a fornecer para cada uma dessas obras.

Art. 6.º Os terrenos serão adquiridos para via dupla; mas a estrada só será immediatamente executada para uma via, salvo o estabelecimento de um certo numero de desvios e as fundações para duas vias das grandes obras d'arte.

A Companhia será, entretanto, obrigada a estabelecer a segunda via, quer na totalidade da estrada de ferro, quer nos trechos que lhe forem designados, quando fôr verificada pela Administração a insufficiencia de uma só linha, em consequencia do desenvolvimento da circulação.

Os terrenos que a Companhia adquirir para o estabelecimento da segunda via, não poderão ter outro destino.

Art. 7.º A bitola da estrada deverá ser de um metro e

quarenta e quatro (1,^m44) a um metro e quarenta e cinco (1,^m45) centímetros, entre bordos internos dos trilhos. Nos trechos de via dupla, a largura da entrevia será de dous metros (2,^m00) entre bordos externos dos trilhos.

A largura dos acostamentos, isto é, das partes compreendidas de cada lado, entre o bordo exterior do trilho e a aresta superior do lastro, será de um metro (1,^m00), pelo menos.

No pé de cada talude do lastro, far-se-á uma banquetta de cinquenta centímetros (0,^m50), pelo menos, de largura.

A Companhia estabelecerá, ao longo da estrada de ferro, as vallas ou valletas que forem julgadas necessarias para deseccamento da linha e escoamento das aguas.

As dimensões dessas vallas e valletas serão determinadas pela Administração, conforme as circumstanças locais, sobre proposta da Companhia.

Art. 8. Os alinhamentos rectos serão ligados por curvas cujo raio não poderá ser inferior a 300 metros. Entre duas curvas consecutivas de sentidos oppostos, haverá um alinhamento recto de pelo menos 100 metros.

A maior declividade é fixada em vinte millímetros (0,^m020) por metro.

Entre duas fortes declividades consecutivas, de sentidos oppostos e vertendo para o mesmo ponto, haverá um patamar de pelo menos 100 metros.

Serão reduzidas tanto quanto possivel as declividades que se corresponderem com as curvas de menor raio.

A Companhia poderá propôr ás disposições deste artigo e ás do artigo precedentes, as modificações que lhe parecerem uteis, as quaes só poderão ser executadas mediante approvação prévia da Administração publica.

Art. 9. O numero, dimensões e logar das estações de cruzamento (gares d'évitement) serão determinados pela administração, ouvida a Companhia.

O numero de linhas será augmentado, si fôr preciso, nas estações e nas proximidades das estações, de accordo com as decisões que tomar a Administração, ouvida a Companhia.

O numero e logar das estações de passageiros e de mercadorias serão igualmente determinados pela Administração, sobre proposta da Companhia, depois de inquerito especial.

A Companhia submeterá á approvação da Administração, antes de começo de execução, o projecto de cada estação, que se comporá:

1.º De uma planta na escala de 1:20, indicando as linhas, as plataformas, os edificios e sua distribuição interior, bem como a disposição de suas adjacencias.

2.º De uma elevação dos edificios na escala de 1:100.

3.º De uma memoria justificativa das disposições essenciaes do projecto.

Art. 10. Salvo caso de obstaculos locais, cuja apreciação pertencerá a Administração, os cruzamentos de nivel poderão sempre ter logar sob as condições estipuladas no art. 13.

Art. 11. Quando a estrada de ferro dever passar por cima de uma estrada nacional ou departamental, ou de um caminho vicinal, o vão do viaducto será fixado pela Administração, de accordo com as circumstancias locais; mas esse vão em caso algum poderá ser inferior a oito metros (8.^m0) para a estrada nacional, a sete (7.^m0) metros para a departamental, e cinco (5.^m0) metros para o caminho vicinal de grande comunicação, e a quatro metros (4.^m0) para um simples caminho vicinal.

Para os viaductos em arco, a altura sob o fecho e sobre o chão da estrada será de cinco metros (5.^m0) pelo menos. Para os de vigas horizontaes de madeira ou de ferro, a altura sob as vigas será pelo menos de quatro metros e trinta centimetros (4.^m30).

A largura entre os parapeitos será pelo menos de oito metros (8.^m0). A altura desses parapeitos será fixada pela Administração, e em caso algum poderá ser inferior a oitenta centimetros (0.^m80).

Quanto ás linhas e secções para as quaes a Administração estiver auctorizada a só executar as obras d'arte para uma linha, a largura dos viaductos entre os parapeitos será de quatro metros e cincoenta centimetros (4.^m50) pelo menos.

Art. 12. Quando a estrada de ferro dever passar por baixo de uma estrada nacional, departamental ou de um caminho vicinal, a largura entre os parapeitos da ponte que supportar a estrada ou o caminho, será fixada pela Administração de accordo com as circumstancias locais; mas essa largura, em caso algum, poderá ser inferior a oito metros (8.^m0) para a estrada nacional, a sete metros (7.^m0) para a estrada departamental, a cinco metros (5.^m0) para um caminho vicinal de grande comunicação, e a quatro metros (4.^m0) para um simples caminho vicinal.

O vão da ponte entre os encontros será pelo menos de oito metros (8.^m0), havendo acima dos trilhos exteriores de cada via a distancia vertical de pelo menos quatro metros e oitenta centimetros (4.^m8), para a passagem dos trens.

Nas linhas ou secções para as quaes a Companhia estiver auctorizada a executar as obras de arte sómente para uma linha, o vão entre os encontros será de quatro metros e cincoenta centimetros (4.^m50).

Art. 13. Nos casos em que forem atravessados em nivel pela estrada de ferro, estradas nacionaes ou departamentaes, ou caminhos vicinaes, ruraes ou particulares, os trilhos deverão ser collocados sem nenhuma saliencia ou depressão sobre a superficie dessas estradas, de modo que nenhum embaraço resulte para a circulação dos carros.

O cruzamento em nivel da estrada de ferro com as estradas não se poderá effectuar em angulo inferior a 45 graus.

Todas as passagens de nivel terão cancellas; terão além disso uma casa de guarda sempre que a Administração reconhecer a utilidade desta.

A Companhia submeterá os projectos typos de taes cancellas á aprovação da Administração.

Art. 14. Quando fôr preciso modificar o local ou o perfil das estradas existentes, a inclinação das rampas e declives, sobre as estradas modificadas, não poderá exceder tres centímetros ($0^m,03$) por metro para as estradas nacionaes ou departamentaes, e cinco centímetros ($0^m,05$) para os caminhos vicinaes.

Entretanto, fica livre á Administração apreciar as circumstancias que poderiam motivar uma derogação a esta clausula, e egualmente a que se refere ao angulo de cruzamento das passagens de nivel.

Art. 15. A Companhia será obrigada a restabelecer e manter, á sua custa, o escoamento de todas as aguas cujo curso seja interrompido, suspenso ou modificado pelos seus trabalhos, e a tomar as medidas necessarias para prevenir a insalubridade que possa resultar das camaras de captação (chambres d'emprunt).

Os viaductos a construir sobre rios, canaes e cursos d'agua quaesquer terão no minimo oito metros ($8^m,00$) de largura, entre os parapeitos, nas estradas de via dupla, e quatro metros e cincoenta centímetros ($4^m,50$) nas de uma só linha. A altura desses parapeitos será fixada pela Administração e não poderá ser inferior a oitenta centímetros ($0^m,80$).

A altura e o vão total do viaducto serão determinados em cada caso particular pela Administração de accordo com as circumstancias locais.

Em todos os casos, em que a Administração julgar util, poderá ser estabelecido nas pontes construidas pela Companhia uma passagem lateral para carros ou para pedestres. O excedente de despesas que resultar correrá por conta do Estado, do departamento ou das communas interessadas, depois de avaliação, em presença, dos engenheiros do Estado e da Companhia.

Art. 16. Os tunneis a estabelecer para passagem da estrada de ferro terão no minimo oito metros ($8^m,00$) de largura, entre os pés direitos ao nivel dos trilhos, e seis metros (6^m) de altura entre o fecho e o nivel dos trilhos.

A distancia vertical entre o intradorso e o boleto dos trilhos exteriores de cada linha não será inferior a quatro metros e oitenta centímetros ($4^m,80$). A abertura dos poços de ventilação e de construcção dos tunneis terá um bocal de alvenaria de dous metros (2^m) de altura. Esta abertura não poderá ser estabelecida sobre nenhuma via publica.

Art. 17. No cruzamento dos cursos d'agua que se prestem á fluctuação ou navegação, a Companhia será obrigada a tomar todas as medidas, pagando todas as despesas necessarias, para

que o serviço de navegação ou fluctuação não soffra embaração ou interrupção durante a execução dos trabalhos.

Nos cruzamentos de estradas nacionaes, departamentaes e outros caminhos publicos, serão construidos caminhos e pontes provisorios sob as vistas e á custa da Companhia, sempre e em qualquer parte onde fôr isso julgado necessario para que a circulação se effectue livremente e sem interrupção.

Antes que possam ser interceptadas as communicações existentes, será feito um reconhecimento pelos engenheiros da localidade, com o fim de verificar si as obras provisorias apresentam solidez bastante, e si podem assegurar o serviço da circulação.

A Administração marcará um praso para execução dos trabalhos definitivos destinados a restabelecer as communicações interceptadas.

Art. 18. A Companhia só empregará materiaes de boa qualidade na execução dos trabalhos; ella será obrigada a conformar-se com todas as regras da arte, de modo que a construção seja perfeitamente solida.

Todos os boeiros, pontilhões, pontes e viaductos que tiverem de ser construidos nos cursos d'agua e caminhos publicos ou particulares, serão de alvenaria ou de ferro, salvo as excepções admittidas pela administração.

Art. 19. A via permanente será estabelecida de maneira solida e com materiaes de boa qualidade.

O peso dos trilhos será pelo menos de trinta e cinco (35) kilogrammas por metro corrente, si collocados sobre dormentes; collocados sobre longarinas será de trinta (30) kilogrammas.

Art. 20. A estrada de ferro será separada das propriedades ribeirinhas por meio de muros, cercas ou qualquer outro modo de fechamento auctorizado pela administração, sobre proposta da companhia, a saber:

- 1.º Em toda extensão da travessia dos logares habitados;
- 2.º Sobre cincoenta metros (50^m), pelo menos, de cada lado das passagens de nivel ou estações;
- 3.º Em todas as partes, finalmente, em que a Administração julgar conveniente.

Art. 21. Todos os terrenos necessarios para o estabelecimento da estrada de ferro e suas dependencias, para mudança de vias de comunicação ou cursos d'agua, e em geral para execução de quaesquer trabalhos a que possa dar logar esse estabelecimento serão comprados e pagos pela companhia concessionaria.

As indemnizações por occupação temporaria ou por desvalorisação de terrenos em virtude de paralyação temporaria, modificação ou destruição de usinas, ou por quaesquer damnos resultantes dos trabalhos serão supportadas e pagas pela companhia.

Art. 22. Como empresa de utilidade publica, a companhia é investida, para execução dos trabalhos dependentes da concessão, de todos os direitos que as leis e regulamentos conferem á

administração em materia de trabalhos publicos, quer para aquisição dos terrenos por via de desapropriação, quer para extração, transporte e deposito das terras, materiaes, etc.; ficando ao mesmo tempo sujeita a todas as obrigações que derivam, para a administração, dessas leis e regulamentos.

Art. 23. Nos limites da zona de fronteira e no raio de servidão dos recintos fortificados a companhia será obrigada, para estudo e execução de seus projectos a cumprir todas as formalidades e todas as condições exigidas pelas leis, decretos e regulamentos concernentes aos trabalhos mixtos.

Art. 24. Si a estrada de ferro atravessar terreno já concedido para exploração de uma mina, a administração determinará as medidas a tomar para que o estabelecimento da estrada de ferro não prejudique a exploração da mina, e reciprocamente para que esta não comprometta a existencia da estrada de ferro.

Os trabalhos de consolidação a fazer no interior da mina, em consequencia da passagem da estrada de ferro, e todos os damnos que para os concessionarios da mina resultarem dessa passagem, correrão por conta da companhia.

Art. 25. Si a estrada de ferro passar por terrenos que contemham pedreiras, ou atravessal-os subterraneamente, não poderá ser entregue á circulação, sem que sejam aterrados ou consolidadas as excavações que possam comprometter-lhe a solidez.

A administração determinará a natureza e quantidade dos trabalhos necessarios para tal fim, e que serão executados sob a direcção e á custa da companhia.

Art. 26. A companhia sujeitar-se-á, na execução dos trabalhos ás decisões ministeriaes relativas á interdicção de trabalho nos domingos e dias feriados.

Art. 27. Os trabalhos serão executados sob a fiscalização e vigilancia da Administração.

Os mesmos serão adjudicados por partes, segundo séries de preços, seja por concorrência publica, seja sobre propostas fechadas e selladas, a empreiteiros de antemão acceitos; si, entretanto, o conselho de administração julgar conveniente, para uma empreitada ou fornecimento determinado, proceder por via de administração ou de contracto directo, deverá obter previamente da assembléa geral de accionistas approvação quer do contracto directo, quer do serviço por administração.

O contracto de empreitada em globo, com ou sem série de preços, feito com o mesmo empreiteiro, quer para execução de terraplenagem ou obras de arte, quer para o conjuncto da estrada de ferro, ou para a construcção de uma ou muitas secções dessa estrada, é formalmente prohibido em todos os casos.

A fiscalização e vigilancia da administração terão por objecto impedir que a Companhia se afaste das disposições prescriptas pelas presentes clausulas de concessão, e por este artigo especialmente, nem das que resultarem dos projectos approvados.

Art. 28. A' medida que os trabalhos ficarem terminados em partes das estradas susceptíveis de serem utilmente entregues á circulação, serão esses trabalhos examinados, a pedido da Companhia, e recebidos provisoriamente si houver logar para isso, por um ou mais commissarios designados pela Administração.

A' vista do auto de exame, a Administração auctorisará o trafego dessas partes, não havendo impedimento: depois dessa auctorisação poderá a Companhia entregar essas partes ao serviço e cobrar nellas as taxas que vão determinadas abaixo. Todavia, esses recebimentos provisorios parciaes, só se tornarão definitivos pelo recebimento geral e definitivo da estrada de ferro.

Art. 29. Terminados todos os trabalhos e no praso fixado pela Administração, fará a Companhia á sua custa uma demarcação com assistencia das partes interessantes e uma planta cadastral da estrada de ferro e suas dependencias. Ella fará organizar tambem á sua custa e mediante exame da Administração um quadro descriptivo de todas as obras de arte que tiverem sido executadas, acompanhado de um atlas com desenhos cotados das ditas obras.

Uma via devidamente certificada do auto de demarcação, da planta cadastral, do quadro descriptivo e do atlas será organizada á custa da Companhia, e depositada no archivo do Ministerio.

Os terrenos adquiridos pela Companhia posteriormente á demarcação geral, afim de satisfazer ás necessidades do trafego, e que por isso mesmo se tornarem parte integrante da estrada, darão logar a demarcações supplementares á medida que fõrem sendo adquiridos, e serão accrescentados na planta cadastral; igualmente far-se-á sobre o atlas addição de todas as obras de arte executadas posteriormente á sua redacção.

Titulo segundo

Conservação e trafego

Art. 30. A estrada de ferro e todas as suas dependencias serão constantemente mantidas em bom estado, de modo que a circulação seja sempre facil e segura.

As despesas de conservação e as provenientes de reparações ordinarias e extraordinarias ficarão inteiramente a cargo da Companhia.

Si uma vez acabada, a estrada não fõr constantemente mantida em bom estado, a Administração providenciará á custa da Companhia, sem prejuizo da applicação das disposições do artigo 40, si houver caso para isso.

A importancia das despesas será cobrada por meio de listas que o prefeito tornará executorias.

Art. 31. A Companhia será obrigada a estabelecer onde

fôr preciso, guardas em numero sufficiente para afixar a segurança da passagem dos trens na linha, e a da circulação ordinaria nos pontos em que a estradas de ferro fôr atravessada em nivel por estradas ou caminhos.

Art. 32. As machinas locomotivas serão construidas segundo os melhores modelos; deverão consumir a propria fumaça e satisfazer além disso a todas as condições prescriptas ou a prescrever pela Administração para entrega ao serviço desse genero de machina.

Os carros de passageiros deverão igualmente ser coustruidos segundo os melhores modelos e satisfazer a todas as condições regulamentadas ou a regulamentar para os carros destinados ao transporte de viajantes nas estradas de ferro.

Elles serão suspensos sobre molas, e com degraus.

Serão pelo menos de tres classes :

1.º Os carros de primeira classe serão cobertos, mobilados, fechados com vidraças e munidos de cortinas;

2.º Os de segunda classe serão cobertos, fechados com vidraças, munidos de cortinas, e com bancos estufados;

3.º Os de terceira classe serão cobertos, fechados com vidraças, munidos de cortinas ou persianas, e bancos com encosto. Os assentos e encostos dos bancos deverão ser inclinados, indo os encostos até á altura da cabeça dos viajantes.

O interior de cada um dos compartimentos de qualquer classe conterá a indicação do numero dos respectivos logares.

A Administração poderá exigir que um compartimento de cada classe seja reservado, nos trens de viajantes ás senhoras que viajarem sós.

Os carros de passageiros, os vagões destinados ao transporte de mercadorias, os carros de correio, e de animaes e em geral todas as partes do material rodante serão de boa e solida construcção.

A Companhia será obrigada a sujeitar-se a todos os regulamentos sobre a materia, afim de poder pôr em serviço o material.

As locomotivas, tenders, carros e vagões de qualquer especie serão mantidos constantemente em bom estado.

Art. 33. Ouvida a Companhia, a Administração expedirá regulamentos que determinarão as medidas e disposições necessarias, para assegurar a policia e o trafego da estrada de ferro, bem como a conservação de suas obras.

Ficarão a cargo da Companhia todas as despesas resultantes da execução das medidas prescriptas nesses regulamentos.

A Companhia será obrigada a submeter á approvação da Administração os regulamentos relativos ao serviço e ao trafego da estrada de ferro.

Os regulamentos a que se referem os dois paragraphos antecedentes serão obrigatorios não só para a Companhia concessio-

naria, mas ainda para as que obtiverem ulteriormente auctorização para estabelecer linhas ferreas com ramaes ou prolongamentos, e em geral para todas as pessoas que fizerem uso da estrada de ferro.

Sobre proposta da Companhia o Ministro determinará o maximo e o minimo de velocidade dos trens de passageiros e de mercadorias, e dos trens especiaes de Correio, bem como a duração do trajecto.

Art. 34. Para tudo que diz respeito á conservação e reparação da estrada de ferro e suas dependencias, a conservação do material e serviço do trafego, a Companhia ficará submettida á fiscalização e vigilancia da Administração.

Além da vigilancia ordinaria, a Administração delegará quando julgar conveniente, um ou mais commissarios para reconhecer e verificar o estado da estrada de ferro, de suas dependencias e do material.

Titulo terceiro

Duração, resgate e caducidade da concessão

Art. 35. A duração da concessão para a linha mencionada no art. 1.º das presentes clausulas, contar-se-á a partir da data da lei de concessão, e terminará em 31 de Dezembro de 1958.

Art. 36. Na época fixada para termo da concessão, e só pelo facto de expirar o prazo o Governo ficará subrogado em todos os direitos da Companhia sobre a estrada de ferro e suas dependencias, e entrará immediatamente no goso de todos os seus productos.

A Companhia será obrigada a entregar-lhe em bom estado de conservação a estrada de ferro e todos os immoveis que della dependem, de qualquer origem que sejam, taes como estações e edificios, depositos de locomotivas, officinas, depositos de carros, vagões e materiaes, casas de guardas, etc. O mesmo se dará com todos os objectos que fazem parte da estrada de ferro como cercas e cancellas, as linhas e desvios, gyradouros, reservatorios de agua, hydrantes, machinas fixas, etc.

Nos cinco ultimos annos anteriores ao termo da concessão o Governo terá o direito de arrecadar as receitas da estrada de ferro e empregalas em repôr em bom estado a estrada de ferro e suas dependencias, si a Companhia não providenciar para satisfacção inteira e plena desta obrigação.

Quanto aos objectos e bens moveis, como material rodante, os materiaes, combustiveis e provisões de todo o genero, moveis e utensilios das estações, machinas, aparelhos e utensilios das officinas, o Estado será obrigado, á requisição da Companhia, a adquirir todos esses objectos, mediante avaliação feita por peritos, e reciprocamente, si o Estado o requerer, a Companhia será obrigada a ceder do mesmo modo.

Todavia, o Estado não será obrigado a adquirir desses bens moveis, sinão os necessarios ao trafego da estrada durante seis mezes.

Art. 37. Em qualquer tempo depois dos primeiros quinze (15) annos da concessão, o Governo poderá resgatar a concessão inteira da estrada de ferro.

O preço do resgate será regulado pelos productos liquidos annuaes dos ultimos sete annos anteriores áquelle em que se tiver de effectuar o resgate; deduzir-se-ão os productos liquidos dos dois annos de menor rendimento, e estabelecer-se-á o producto liquido médio dos cinco annos restantes. Este producto liquido médio formará a importancia de uma annuidade, que será devida e paga á Companhia durante cada um dos annos restantes da duração da concessão.

Em caso algum, a importancia da unidade será inferior ao producto liquido do ultimo dos sete annos tomados para termo de comparação.

A Companhia receberá além disso, dentro dos tres (3) mezes que se seguirem ao resgate, os reembolsos a que tiver dado direito por expiração do praso da concessão, na fórma do artigo 36.

Art. 38. Si a Companhia não tiver começado os trabalhos no praso fixado no artigo 2.º, a concessão será declarada caduca de pleno direito, independentemente de qualquer notificação ou intimação prévia.

Neste caso a somma de 670.000 francos que tiver sido depositada titulo de caução, conforme o art. 68, tornar-se-á propriedade do Estado, e ficará para o Thesouro publico.

Art. 39. Si a Companhia não tiver terminado os trabalhos no praso marcado no art. 2.º; si não tiver igualmente cumprido as diversas disposições das presentes clausulas de concessão, incorrerá na pena de caducidade, providenciando-se tanto para continuação e acabamento dos trabalhos como para execução de obrigações contrahidas pela Companhia, por meio de adjudicação que se abrirá tomando por base a avaliação que se fará dos trabalhos executados, dos materiaes applicados na estrada e das partes da mesma entregues ao trafego.

As propostas poderão ser de preços inferiores aos da avaliação.

A nova Companhia ficará sujeita ás presentes clausulas de concessão, e a Companhia destituída receberá della a importancia que a nova adjudicação tiver fixado.

A parte da caução que não tiver sido ainda restituída, tornar-se-á propriedade do Estado.

Si a adjudicação aberta não tiver dado resultado, será tentada outra sobre as mesmas bases, no fim do praso de tres mezes: si esta segunda tentativa ficar igualmente sem resultado, a Companhia será definitivamente destituída de todos os direitos, passando a pertencerem ao Estado as obras executadas, os mate-

terias applicados na estrada e as partes da mesma já entregues ao trafego.

Art. 40. Si o trafego da estrada de ferro fôr interrompido no todo ou em parte, a administração tomará as medidas necessarias para assegurar definitivamente o serviço, por conta e risco da Companhia.

Si dentro de tres (3) mezes da organização do serviço provisório, a Companhia não tiver demonstrado achar-se em estado de retomar e continuar o trafego, e si effectivamente não tiver retomado, o Ministro poderá declarar a caducidade da concessão. Declarada a caducidade a estrada de ferro e todas as suas dependencias poderão ser postas em adjudicação procedendo-se como ficou indicado no artigo precedente.

Art. 41. As disposições dos tres artigos que precedem deixarão de ser applicadas, e a caducidade será declarada no caso em que o concessionario não tiver podido cumprir as obrigações por circumstancia de força maior devidamente comprovadas.

Titulo quarto

Taxas e condições relativas ao transporte dos viajantes e das mercadorias

Art. 42. Para indemnizar a Companhia dos trabalhos e despesas que se obriga a fazer pelas presentes clausulas, e sob a condição expressa de que cumprirá exactamente todas obrigações, o Governo lhe concede auctorização para receber durante todo o praso da concessão, os direitos de portagem (droits de péage) e os preços de transporte abaixo determinados :

TARIFAS	PREÇOS		
	Porta- gem	Trans- porte	Total
1.º POR CABEÇA E POR KILOMETRO	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
<i>Grande velocidade</i>			
Viajantes { Carros cobertos, mobiliados e fechados com vidraça (1.ª classe) . . .	0,067	0,033	0,100
{ Carros cobertos, fechados com vidraças, com bancos estofados (2.ª classe)	0,050	0,025	0,075
{ Carros cobertos, fechados com vidraças (3.ª classe)	0,037	0,018	0,055

TARIFAS	PREÇOS		
	Porta- gem	Trans- porte	Total
<p>Crianças { Até 3 annos de idade as crianças não pagarão passagem com a condição de serem conduzidas sobre os joelhos das pessoas que as acompanharem.</p> <p>De 3 a 7 annos pagarão meia passagem, com direito a um logar distincto; entretanto, em um mesmo compartimento dous meninos só poderão occupar o logar de um viajante.</p> <p>Os de mais de sete annos pagarão passagem inteira.</p>			
<p>Cães transportados em trens de passageiros</p> <p>A taxa minima a perceber é de 0,30 francos.</p>	0,010	0,005	0,015
<i>Pequena velocidade</i>			
<p>Bois, vaccas, touros, cavallos, burros, animaes de tiro</p> <p>Vitellos e porcos</p> <p>Carneiros, ovelhas, cordeiros, cabras</p> <p>Quando os animaes acima designados forem transportados em trens de prssageiros, a pedido dos expedidores, os preços serão dobrados.</p>	0,070	0,030	0,100
	0,025	0,015	0,040
	0,010	0,010	0,020
2.º POR TONELADA E POR KILOMETRO			
<i>Mercadorias trasportadas a grande velocidade</i>			
<p>Ostras. Peixes frescos. Generos alimenticios. Excedentes de bagagens e mercadorias de qualquer classe transportadas com a velocidade de trens de passageiros</p>	0,200	0,160	0,360
<i>Mercadorias trasportadas a pequena velocidade</i>			
<p>1.ª classe. Espirituosos. Oleos. Madeiras para marnearia, tinturarias e outras exoticas.</p>			

TARIFAS	PREÇOS		
	Porta-Gen	Trans-porte	Total
Productos chimicos não designados. Ovos. Carne fresca. Caça. Assucar. Café. Drogas. Especiarias. Mantimentos coloniaes. Objectos manufacturados. Armas	0,090	0,070	0,160
2.ª classe. Trigos. Grãos. Farinhas. Legumes farinaceos. Arroz. Milho. Castanhas e outros generos alimentares não classificados. Cal e gesso. Carvão de madeira. Lenha. Varas. Caibros. Taboas. Pranchões. Madeiras. Marmore. Alabastro. Bitume. Algodão. Lãs. Vinhos. Vinagres. Bebidas. Cerveja. Bagaço secco da cerveja. Coke. Ferro. Cobre. Chumbo e outros metaes trabalhados ou não. Ferro fundido moldado.	0,080	0,060	0,140
3.ª classe. Pedras de cantaria e productos de pedreira. Minerios sem ser de ferro. Ferro fundido bruto. Sal. Pedras brutas e de mó. Argillas. Tijolos. Ardosias	0,060	0,040	0,100
4.ª Classe. Carvão mineral. Marga. Cinzas. Esterco. Adubos. Pedras de cal e de gesso. Pedras para calçamento e materias para construcção e reparação de estradas. Minerios de ferro. Seixos e areias.			
De 0 a 100 k, com frete minimo de 5 francos .	0,050	0,030	0,080
De 101 a 300 k, com frete maximo de 12 francos	0,030	0,020	0,050
Para o percurso de 300 kilometros	0,025	0,015	0,040
3.º CARROS E MATERIAL RODANTE TRANSPORTADOS A PEQUENA VELOCIDADE			
<i>Cada um por kilometro</i>			
Vagão ou carro de 3 a 6 toneladas	0,090	0,060	0,150
Idem, de mais de 6 toneladas	0,120	0,080	0,200
Locomotivas pesando de 12 a 18 toneladas .	1,800	1,200	3,000
Locomotivas pesando mais de 18 toneladas. . .	2,250	1,500	3,750
Tender de 7 a 10 toneladas	0,900	0,600	1,500
Tender de mais de 10 toneladas	1,350	0,900	2,250
As locomotivas serão consideradas como não puxando comboio, quando o comboio re-			

TARIFAS	PREÇOS		
	Porta- gem	Trans- porte	Total
bocado, quer de viajantes, quer de mercadorias, não comportar uma taxa de portagem pelo menos igual a que seria percebida sobre a locomotiva com seu tender, caminhando sem nada puxar.			
O preço a pagar por um wagão carregado nunca poderá ser inferior ao devido por um wagão vazio.			
Carros de duas ou quatro rodas, de um fundo, ou um só banco no interior	0,150	0,100	0,250
Carros de quatro rodas, com dous <i>fundos</i> ou dous bancos no interior, omnibus, etc. . .	0,180	0,140	0,320
Quando a pedido dos expedidores os transportes se fizerem com a velocidade dos trens de passageiros, os preços acima serão dobrados.			
Neste caso duas pessoas poderão, sem supplemento de preço, viajar nos carros de um banco, e tres nos de dous, omnibus, etc.			
Os viajantes que excederem a esse numero pagarão o preço dos logares de 2. ^a classe.			
Carros de mudança de duas ou quatro rodas vazio.	0,120	0,080	0,200
Estes carros, quando carregados, pagarão a mais sobre os preços acima por tonelada da carga e por kilometro	0,080	0,060	0,140
4.º SERVIÇO DE ENTERRAMENTOS E TRANSPORTE DE CAIXÕES			
<i>Grande velocidade</i>			
Um carro de enterramento contendo um ou mais caixões funebres será transportado pelos mesmos preços e nas mesmas condições que um carro de quatro rodas, de dous fundos e dous bancos.	0,360	0,280	0,640
Cada caixão funebre confiado á administração da estrada de ferro, será transportado nos trens ordinarios, em compartimento isolado, ao preço de	0,180	0,120	0,300
E para trens expressos, em carro especial ao preço de	0,600	0,400	1,000

Os preços determinados acima para os transportes a grande velocidade não contêm o imposto devido ao Estado.

Fica expressamente entendido que os preços de transportes só serão devidos á Companhia quando ella effectuar esses transportes á sua custa e por seus proprios meios; no caso contrario só terá direito á taxa de portagem.

A cobrança se fará segundo o numero de kilometros percorridos. Todo kilometro começado será considerado como percorrido todo inteiro.

Si a distancia percorrida fôr inferior a 6 kilometros será contada como 6 kilometros.

O peso da tonelada é de 1000 kilogrammas.

As fracções de peso serão contadas para qualquer transpôrte de 10 em 10 kilogrammas, ou por centesimo de tonelada.

Assim, todo peso comprehendido entre 0 e 10 kilogrammas, pagará como 10 kilogrammas; entre 10 e 20, como 20, etc.

Entretanto, para os excedentes de bagagens transportadas á grande velocidade, os pesos serão contados: 1.º de 0 a 5 kilogrammas; 2.º acima de 5 até 10; acima de 10 kilogrammas por fracção indivisivel de 10 kilogrammas.

Qualquer que seja a distancia percorrida, á grande ou pequena velocidade, a importancia de um despacho nunca poderá ser inferior a 40 centimos.

No caso de elevar-se o preço do hectolitro de trigo no mercado regulador de Paris, a 20 francos ou acima, o Governo poderá exigir da Companhia que a tarifa de transpôrte para o trigo, grãos, arroz, milho, farinhas e legumes farinaceos, inclusive preço de portagem, não se eleve a mais de 0,07 por tonelada e por kilometro.

Art. 43. Salvo auctorização especial e revogavel, todo trem regular de passageiros deverá conter carros de todas as classes em numero sufficiente para todas as pessoas que se apresentarem nas estações das estradas de ferro

A Companhia terá a faculdade de collocar, em cada trem de passageiros, carros de compartimentos especiaes, para os quaes serão estabelecidos preços especiaes fixados pela Administração sobre proposta da Companhia; mas o numero de logares a offerecer nesses compartimentos não poderá exceder o quinto do numero total de logares do trem.

Art. 44. Todo viajante cuja bagagem não pesar mais que 30 kilogrammas, não pagará supplemento algum de preço por seu logar.

Essa concessão não se applicará ás crianças transportadas gratuitamente, é reduzida a 20 kilogrammas para as crianças pagando meia passagem.

Art. 45. Os objectos, generos alimenticios, mercadorias, bagagens e outros objectos não designados na tarifa, serão collocados, quanto ás taxas a cobrar, nas classes com as quaes tiverem mais

analogia, sem que jámais, salvo as excepções formuladas nos arts. 46 e 47, qualquer mercadoria não designada possa ser sujeita ao pagamento de uma taxa superior á da primeira classe da tarifa acima.

As assimilações de classes poderão ser provisoriamente reguladas pela Companhia ; mas ellas serão immediatamente submettidas á Administração que resolverá definitivamente.

Art. 46. As taxas de portagem e preços de transportes determinados na tarifa não são applicaveis ás massas indivisiveis pesando mais de 3000 kilogrammas.

Todavia, a Companhia não se poderá recusar a transformar as massas indivisiveis pesando de tres a cinco mil kilogrammas (3000 a 5000 kgs.).

A Companhia não poderá ser obrigada a transportar massas pesando mais de cinco mil kilogrammas (5000 kgs.).

Si, não obstante a disposição precedente, a Companhia transportar massas indivisiveis pesando mais de cinco mil kilogrammas (5000), ella deverá conceder a todos, que pedirem, as mesmas facilidades, durante tres (3) mezes pelo menos.

Neste caso os preços de transporte serão affixados pela Administração sobre proposta da Companhia.

Art. 47. Os preços de transporte determinados na tarifa não são applicaveis :

1.º Aos generos alimenticios e objectos não designadamente mencionados na tarifa, que não pesarem duzentos (200) kilogrammas para um metro cubico de volume ;

2.º A's materias inflammaveis ou explosivas, aos animaes ou objectos perigosos, para os quaes os regulamentos de policia prescreverem disposições especiaes ;

3.º Aos animaes cujo valor declarado exceder a cinco mil francos ;

4.º Ao ouro e á prata, em barras, em moeda ou trabalhados, ao *plaqet* de ouro ou prata, ao mercurio, á platina, bem como ás joias, rendas, pedras preciosas, objectos de arte e outros valores ;

5.º Em geral, a todos os pacotes ou excedentes de bagagens, pesando isoladamente quarenta (40) kilogrammas, e menos.

Não obstante, os preços de transportes determinados na tarifa são applicaveis a todos os pacotes, embora feitos separadamente, que pesarem conjunctamente mais de quarenta (40) kilogrammas de objectos enviados pela mesma pessoa a uma outra. O mesmo se dará com os excedentes de bagagens que pesarem conjunctamente ou isoladamente mais de quarenta (40) kilogrammas.

O beneficio da disposição enunciada no paragrapho precedente, com relação aos pacotes e pequenos volumes, não póde ser invocada pelos empresarios de carruagens e carroças, e outros intermediarios de transporte, salvo si os artigos por elles enviados forem reunidos num só pacote.

Nos cinco casos acima especificados os preços de transporte

serão fixados annualmente pela Administração, quer para a grande como para a pequena velocidade, sob proposta da companhia.

Quanto aos pacotes e pequenos volumes mencionados no § 5 acima, os preços de transportes deverão ser calculados de tal modo que em caso algum nenhum desses pacotes ou volume possa pagar um preço mais elevado que um artigo da mesma natureza, pesando mais de quarenta (40) kilogrammas.

Art. 48. Quando a Companhia julgar conveniente, quer para o percurso total, quer para os percursos parciaes da via fereea, com ou sem condições, fazer descender abaixo dos limites determinados pelas tarifas, as taxas que está auctorizada a perceber, as taxas abaixadas não poderão ser de novo levantadas, sinão depois de 3 mezes, pelo menos, para os viajantes, e um anno para as mercadorias. Qualquer modificação de tarifa proposta pela Companhia será annunciada um mez antes por editaes.

A cobrança das taxas modificadas só se podera tornar effectiva mediante homologação da administração, na forma das disposições do Decreto de 15 de Novembro de 1846.

A cobrança deverá fazer-se indistinctamente e sem favor de especie alguma.

Todo o accordo particular tendo por fim conceder a um ou mais expedidores uma redução sobre as tarifas é formalmente prohibido.

Esta disposição não é entretanto applicavel aos accórdos que possam ser celebrados entre o governo e a companhia, no interesse dos serviços publicos nem ás reduções ou abatimentos concedidos pela companhia aos indigentes.

Em caso de abatimento de tarifas, a redução se fará proporcionalmente sobre a taxa de portagem e preço de transporte.

Art. 49. A companhia será obrigada a effectuar constantemente com cuidado, exactidão e presteza, e sem excepção, o transporte dos viajantes, animaes, generos alimenticios, mercadorias e quaesquer objectos que lhe forem entregues.

Os volumes, animaes e objectos quaesquer serão inscriptos na estação de partida e na de chegada, em registros especiaes, á medida que forem sendo recebidos; no registro da estação de partida far-se-á menção do preço total devido pelo transporte.

A expedição de mercadorias com o mesmo destino será feita segundo a ordem da inscripção na estação de partida.

A pedido do expedidor, todo o despacho de mercadorias poderá ser constatado por uma nota de expedição, de que uma via ficará com o expedidor e a outra com a companhia. No caso em que o expedidor não peça nota de expedição a companhia será obrigada a entregar-lhe um recibo, em que se declarará a natureza e o peso do volume, o preço total do transporte, e o prazo no qual deverá ser effectuado esse transporte.

Art. 50. Os animaes, generos alimenticios, mercadorias e

objectos quaesquer expedidos e entregues nas estações, nos prazos resultantes das condições seguintes :

1.º Os que forem expedidos em grande velocidade, seguirão pelo primeiro trem de passageiros, comprehendendo carros de todas as classes, correspondendo com seus destinos, com tanto que tenham sido apresentados a despacho, tres (3) horas antes da partida desse trem.

Duas horas depois da chegada do trem, serão elles postos á disposição do destinatario na estação de chegada.

2.º Os que forem expedidos em pequena velocidade seguirão no dia seguinte ao da entrega a despacho; entretanto, a administração superior poderá elevar esse praso a dous dias.

O maximo de duração do trajecto será fixado pela administração, sobre proposta da Companhia, não podendo esse maximo exceder vinte e quatro (24) horas, por fracção indivisivel de cento e vinte e cinco (125) kilometros.

Os volumes serão postos á disposição dos destinatarios no dia seguinte ao da chegada na estação.

Só será obrigatorio para a Companhia o praso total resultante dos tres (3) paragraphos acima.

Poderá ser estabelecida uma tarifa reduzida, approvada pelo ministro, para todos os expedidores que accitarem prazos mais longos que os determinados acima para a pequena velocidade.

Para o transporte de mercadorias, poderá ser estabelecido, sobre proposta da Companhia, um praso médio entre os da grande e pequena velocidade. O preço correspondente a esse praso será um preço intermediario entre os da grande e da pequena velocidade.

A Administração superior determinará em regulamentos especiaes as horas de abrir e fechar as estações, tanto no inverno como no verão, bem como as disposições relativas aos generos alimenticios trazidos pelos trens da noite e destinados ao abastecimento dos mercados das cidades.

Quando a mercadoria dever passar de uma linha sobre outra sem solução de continuidade, os prazos de entrega e expedição no ponto de junção serão fixados pela Administração, sobre proposta da Companhia.

Art. 51. As taxas accessorias não mencionadas nas tarifas, como as de despacho, carga e descarga, e de armazenagem serão fixadas annualmente pela Administração, sobre proposta da Companhia.

Art. 52. A Companhia será obrigada a fazer por si mesma, ou por intermediario, sob sua responsabilidade, os carretos para entrega nos domicilios dos destinatarios de todas as mercadorias que lhe fôrem confiadas.

Os carretos não serão obrigatorios fóra do raio determinado, nem tampouco para as estações servindo a uma população agglomerada de menos de cinco mil habitantes, ou a um centro

de população de cinco mil habitantes situado a mais de cinco kilometros da estrada de ferro.

As taxas a perceber serão fixadas pela Administração, sobre proposta da Companhia. Ellas serão applicaveis a todos, sem distincção.

Todavia os expedidores e destinatarios terão a liberdade de fazer por si mesmos e á sua custa o carreto de suas mercadorias.

Art. 53. Salvo auctorização especial da Administração, é prohibido á Companhia, confôrme, o art. 14 da lei de 15 de Julho de 1845, fazer directa ou indirectamente com as empresas de transporte de viajantes e mercadorias, por terra ou por agua, sob qualquer denominação ou forma, as combinações que não fôrem permittidas em favor de todas as empresas servindo ás mesmas vias de communicação.

A Administração, agindo em virtude do art. 33 acima, prescreverá as medidas a tomar para assegurar a mais completa igualdade entre as diversas empresas de transporte nas suas relações com a estrada de ferro.

Titulo quinto

Estipulações relativas a diversos serviços publicos

Art. 54. Os militares de terra e mar, viajando em corpo, bem como os que viajarem isoladamente em serviço, enviados em dispens a limitada ou licença, ou de volta a seus lares depois de baixa, serão obrigados a pagar, assim como suas bagagens e animaes, apenas a quarta parte da tarifa fixada pelas presentes clausulas de concessão.

Si o Governo tiver necessidade de dirigir tropas ou material de guerra de terra ou naval, para um dos pontos servidos pela estrada de ferro, a Companhia será obrigada a pôr immediatamente á sua disposição, pela metade da taxa da tarifa, todos os seus meios de transporte.

Art. 55. Os funcionarios ou agentes encarregados da inspecção, da fiscalização e vigilancia da estrada de ferro, serão transportados gratuitamente nos carros da Companhia.

A mesma faculdade é concedida aos agentes das contribuições indirectas e das alfandegas encarregadas da vigilancia das estradas de ferro, no interesse da percepção do imposto.

Art. 56. O serviço de correspondencia postal será feito como segue:

1.º Em cada um dos trens de viajantes e mercadorias, circulando nas horas ordinarias do trafego, a Companhia será obrigada a reservar gratuitamente dois compartimentos especiaes de um carro de 2.ª classe, ou um espaço equivalente, para receber as cartas, malas e agentes necessarios ao serviço do correio, ficando á disposição da Companhia o resto do carro.

2.º Si o volume das malas ou a natureza do serviço tornar insufficiente a capacidade dos dois compartimentos com dois bancos, dando lugar á substituição dos carros ordinarios por um especial, o transporte deste carro será igualmente gratuito.

Quando a Companhia quizer mudar as horas de partida de seus trens ordinarios, será obrigada a avisar a Administração dos Correios com quinze dias de antecedencia.

3.º Um trem especial regular, chamado *trem ordinario do Correio*, será posto todos os dias gratuitamente, para ida e volta, á disposição do Ministro das Finanças, para o transporte das malas em toda a extensão da linha.

4.º A extensão do percurso, as horas de partido e de chegada, de dia ou de noute, e marcha e paradas desse trem serão reguladas pelo Ministro das Obras Publicas e Ministro das Finanças, ouvida a Companhia;

5.º Independentemente desse trem, poderá haver todos os dias, para ida e volta, um ou mais trens especiaes, cuja marcha será regulada como fica dito acima. A retribuição paga á Companhia para cada trem não poderá exceder a setenta e cinco (75) centesimos por kilometro percorrido pelo primeiro carro, e vinte cinco (25) para cada um dos outros;

6.º A Companhia poderá collocar nos trens especiaes do Correio, outros carros de todas as classes para o transporte, em seu proveito, de viajantes e mercadorias;

7.º A Companhia não poderá ser obrigada a estabelecer trens especiaes, ou mudar as horas de partida, a marcha ou as paradas desses trens, sinão quando a Administração a tiver prevenido por escripto, quinze dias antes;

8.º Todas as vezes, entretanto, que fóra dos serviços ordinarios a Administração requerer a expedição de um trem extraordinario, de dia ou de noite, esta expedição deverá ser feita immediatamente, observados os regulamentos de policia. O preço será regulado ulteriormente, de accordo ou a juízo de peritos.

9.º A Administração dos Correios fará construir á sua custa os carros que fôr preciso destinar ao serviço de transporte e guarda das malas do Correio. Ella estabelecerá a forma e dimensões desses carros, salvo approvação pelo Ministro das Obras Publicas das disposições que interessam á regularidade e á segurança da circulação. Elles serão montados sobre estrados e rodas. Seu peso não excederá oito mil (8000) kilogrammas, incluído o carregamento. A Administração dos Correios fará a conservação á sua custa, de seus carros especiaes; todavia, o estrado e as rodas ficarão a cargo da Companhia.

10. A Companhia não poderá reclamar nenhum augmento dos preços acima indicados quando fôr preciso empregar vagões plata-fórma no transporte das malas, ou carros especiaes.

11. A velocidade média dos trens especiaes postos á disposição da Administração dos Correios, não poderá ser inferior a qua-

renta (40) kilometros, comprehendido o tempo das paradas; a Administração poderá permittir uma velocidade menor, por motivo de rampas ou de curvas a percorrer, podendo tambem exigir uma velocidade maior no caso de obter a Companhia mais tarde, na marcha de seu serviço. uma velocidade superior.

12. A Companhia será obrigada a transportar gratuitamente por todos os trens de viajantes, qualquer empregado do Correio encarregado de uma missão ou de um serviço accidental, ou portador de uma ordem de serviço regular, dada em Paris pelo Director Geral dos Correios. Será dado logar em carro de segunda (2.^a) classe ao empregado do Correio, em commissão.

13. A Companhia será obrigada a fornecer em cada um dos pontos extremos da linha, assim como nas principaes estações intermediarias designadas pela Administração dos Correios, um local sobre que a Administração poderá fazer construir agencias postaes, ou entreposto de malas, e plata-fórmias cobertas para o carregamento e descarga das malas do Correio. As dimensões desse local serão no maximo de sessenta e quatro (64) metros quadrados, nas estações de partida, e do dobro em Paris.

14. O valor locativo do terreno assim fornecido pela Companhia será pago por accordo ou a juizo de peritos.

15. A posição será escolhida de maneira que os edificios que fôrem construidos á custa da Administração dos Correios, em nada possam embaraçar o serviço da Companhia.

16. A Administração se reserva o direito de estabelecer, á sua custa, sem indemnização, mas tambem sem responsabilidade para a Companhia, todos os postes e appparelhos necessarios para troca das malas, sem parar o trem, com a condição de que esses appparelhos, por sua natureza ou posição, não tragam embaraços aos serviços da linha ou das estações.

17. Os empregados encarregados da vigilancia do serviço, os agentes designados para troca e entrepostos das malas terão entrada nas estações para execução de serviço, conformando-se com os regulamentos de policia interior da Companhia.

Art. 57. A Companhia será obrigada a fazer partir sob qualquer requisição, em trem ordinario, os vagões ou carros cellulares empregados no transporte dos accusados ou condemnados.

Os vagões e carros empregados neste serviço serão construidos á custa do Estado ou dos departamentos; suas fórmias e dimensões serão determinadas de accordo com o Ministro do Interior e o Ministro das Obras Publicas, ouvida a Companhia.

Os empregados da Administração, os guardas e presos collocados nos vagões e carros cellulares só ficarão sujeitos á metade da taxa addicional aos logares de terceira classe, de accôrdo com as presentes clausulas de concessão.

Os agentes armados collocados nos mesmos carros só pagarão a quarta parte das mesmas taxas.

O transporte dos carros e vagões será gratuito. No caso

em que a administração quizer fazer uso dos carros da Companhia para o transporte de presos, esta será obrigada a pôr á sua disposição um ou mais compartimentos especiaes de carros de segunda classe com dous bancos. O preço de lotação será fixado á razão de 0. fr. 20 por compartimento e por kilometro.

As disposições que precedem são applicaveis ao transporte dos jovens delinquentes recolhidos pela Administração para serem transferidos para estabelecimentos de educação.

Art. 58. O Governo se reserva o direito de executar ao longo das linhas, todas as construcções e collocar todos os apparelhos necessarios ao estabelecimento de uma linha telegraphica, sem prejuizo do serviço da estrada de ferro.

A pedido da administração das linhas telegraphicas, será reservado nas estações das cidades e localidades que forem ulteriores designadas o terreno necessario ao estabelecimento de casinhas destinadas á installação da agencia telegraphica e seu material.

A Companhia concessionaria será obrigada a guardar por seus agentes os fios e apparelhos das linhas electricas, a dar aos empregados do telegrapho conhecimento de todos os accidentes que se derem, e bem assim de suas causas. Em caso de ruptura do fio telegraphico os empregados da Companhia ligarão provisoriamente as extremidades separadas, segundo as instrucções que para esse fim lhes serão dadas.

Os agentes da telegraphia, quando em viagem a serviço, terão o direito de circular gratuitamente nos carros da estrada de ferro.

Em caso de ruptura do fio telegraphico ou de accidentes graves, será immediatamente posta uma locomotiva á disposição do inspector telegraphico da linha, para transportal-o até ao logar do accidente com os homens e material necessarios para a reparação. Este transporte será gratuito e deverá ser effectuado em condições de não perturbar em nada a circulação publica.

No caso de se tornarem necessarios deslocamentos de fios, apparelhos ou postes em consequencia de trabalhos executados na estrada, esses deslocamentos terão logar á custa da Companhia sob os cuidados da administração das linhas telegraphicas.

A Companhia poderá ser auctorisada, e em caso de necessidade convidada pelo Ministro das Obras Publicas de accordo com o Ministro do Interior, a estabelecer á sua custa os fios e apparelhos telegraphicos destinados a transmittir os signaes necessarios para a segurança e regularidade do trafego.

Ella poderá com auctorisação do Ministro do Interior si servir dos postes da linha telegraphica do Estado, quando esta existir ao longo da estrada.

A Companhia será obrigada a submeter-se a todos os regulamentos da administração publica relativos ao estabeleci-

mento e emprego dessesapparelhos, e á organização, á custa da Companhia, da fiscalização desse serviço pelos agentes do Estado.

Titulo sexto

Clausulas diversas

Art. 59. No caso em que o Governo ordenar ou auctorizar a construcção de estradas nacionaes, departamentaes ou vicinaes, de estradas de ferro ou de canacs. atravessando a linha objecto da primeira concessão, a Companhia não poderá oppor-se a estes trabalhos; mas todas as disposições necessarias serão tomadas para que não resulte nenhum obstaculo á construcção ou ao serviço da estrada de ferro, nem despesa alguma para a Companhia.

Art. 60. A execução ou auctorização ulterior de estrada, canal ou estrada de ferro, de trabalhos de navegação na região em que estiver situada a estrada de ferro objecto da presente concessão, ou em qualquer outra região visinha ou afastada, não poderá dar logar a pedido algum de indemnização por parte da Companhia.

Art. 61. O Governo se reservará expressamente o direito de fazer novas concessões de estradas de ferro entroncando-se com a que faz o objecto das presentes clausulas, ou que da mesma sejam prolongamento.

A Companhia nenhum obstaculo pederá oppôr a esses ramaes, nem reclamar por occasião de seu prolongamento uma indemnização qualquer, com tanto que não resulte embaraços á circulação, nem qualquer despesa para a Companhia.

As Companhias concessionarias de estradas de ferro em prolongamento ou como ramaes, terão a faculdade de, mediante o emprego das tarifas acima e a observação dos regulamentos de policia-e de serviço estabelecidos ou a estabelecer, fazer circularem seus carros, vagões e machinas sobre a estrada de ferro objecto da presente concessão, para a qual será reciproca a faculdade com os ditos ramaes e prolongamentos.

Neste caso, as referidas Companhias só pagarão a taxa de portagem, correspondente ao numero de kilometros realmente percorridos, contando-se como inteiro o kilometro começado.

No caso em que diversas Companhias não possam accordar sobre o modo de usar dessa faculdade, o Governo estatuirá a respeito resolvendo as divergencias.

No caso em que uma Companhia de ramal ou de prolongamento da linha que é objecto da presente concessão, não usar da faculdade de circulação nesta, assim como no caso em que a Companhia concessionaria desta ultima linha não quizer circular nos prolongamentos e ramaes, as Companhias são obrigadas a entrar em accor-

dos taes que o serviço de transporte nunca seja interrompido nos pontos de junção das diversas linhas.

No caso em que o serviço das estradas de ferro dos ramaes fôr estabelecido nas estações da Companhia, a indemnização a pagar a esta será regulada de commum accordo entre as duas Companhias interessadas, e em caso de divergencia, por arbitramento.

Em caso de desaccordo sobre o principio ou sobre o exercicio do uso commum das ditas estações, o Ministro resolverá, ouvidas as duas Companhias.

A Companhia que se servir do material que não fôr de sua propriedade pagará uma indemnização, de accordo com o uso e deterioração desse material. Quando as Companhias não chegarem a accordo sobre a importancia da indemnização, ou sobre os meios de assegurar a continuação do serviço em toda a linha, o Governo estatuirá *ex-officio*, tomando e prescrevendo todas as medidas necessarias.

A Companhia poderá ser obrigada, pelos decretos que ulteriormente fôrem expedidos para o trafego dos prolongamentos e ramaes dos que lhe são concedidos, a conceder ás Companhias destas estradas, uma redução da taxa de portagem, assim calculada :

- 1.º Si o prolongamento ou ramal não tiver mais de cem (100) kilometros, dez por cento (10 %) da taxa cobrada pela Companhia;
- 2.º Si o prolongamento ou ramal tiver mais de cem (100) kilometros, quinze por cento (15 %);
- 3.º Si o prolongamento ou ramal tiver mais de duzentos (200) kilometros vinte por cento (20 %);
- 4.º Si o prolongamento ou ramal tiver mais de trezentos (300), vinte e cinco por cento (25 %).

A Companhia será obrigada, si a Administração julgar conveniente, a dividir o uso das estações estabelecidas na origem dos ramaes com as Companhias que se tornarem ulteriormente concessionarias destes ramaes. Quando na applicação desta clausula surgirem difficuldades entre as companhias o Governo decidirá.

Art. 62. A Companhia será obrigada a entrar em accordo com qualquer proprietario de minas ou usinas que pedir um ramal, submettendo-se ás condições abaixo prescriptas; em falta de accordo o Governo resolverá sobre o pedido, ouvida a Companhia.

Os ramaes serão construidos á custa dos proprietarios das minas e das usinas, e de maneira que do estabelecimento delles nenhum embaraço resulte para a circulação geral, nenhuma causa de avaria para o material, nem despesa alguma para a Companhia.

Sua conservação deverá ser feita com cuidado e á custa dos proprietarios, sob a fiscalização da Administração. A Companhia terá o direito de fazer fiscalizar essa conservação, bem como o emprego de seu material nos ramaees.

Em qualquer tempo, a Administração poderá prescrever as modificações que julgar uteis no entroncamento, traçado ou estabelecimento da via desses ramaes, sendo as modificações operadas á custa dos proprietarios.

Depois de ouvidos os proprietarios, a Administração poderá mesmo ordenar a desligação temporaria retirando os respectivos aparelhos, si os estabelecimentos ligados pelos ramaes suspenderem no todo ou em parte seus transportes.

A Companhia será obrigada a enviar seus vagões em todas os ramaes auctorisados, destinados a fazer communicar estabelecimentos de minas ou usinas com a linha principal da estrada de ferro.

A Companhia levará seus vagões até a entrada desses ramaes. Os expedidores ou destinatarios farão conduzir os vagons nos seus estabelecimentos para os carregar ou descarregar, reconduzindo-os ao ponto de junção com a linha principal, correndo tudo á sua custa.

Os vagões só poderão aliás ser empregados no transporte de objectos e mercadorias destinados á linha principal da estrada de ferro.

Os vagões não poderão estacionar nos ramaes, durante mais de seis horas, quando o ramal não tiver mais de um kilometro. Para cada kilometro a mais, o tempo será elevado de meia hora, excluidas as horas da noite, do pôr ao nascer do sol.

No caso de serem excedidos os limites de tempo apezar do aviso dado pela Companhia, esta poderá exilir uma indemnização igual ao valor do aluguel dos vagons para cada tempo de atrazo depois do aviso.

Os ordenados dos guardas das agulhas e das cancellas de ramaes auctorisados pela Administração ficarão a cargo dos proprietas. Esses guardas serão nomeados e pagos pela Companhia, que será reembolsada pelos ditos proprietarios das despesas resultantes.

Em caso de difficuldades, a Administração resolverá, ouvida a Companhia.

Os proprietarios de ramaes são responsaveis pelas avarias que puder soffrer o material durante o pe rcurso ou estacionamento nestas linhas.

No caso de não execução de uma ou de muitas das clausulas acima mencionadas, poderá o prefeito, mediante queixa da Companhia, e depois de ouvir o proprietario do ramal, ordenar por um cto a suspensão do serviço e suppressão da ligação, salvo recurso á Administração superior, e sem prejuizo de todas as indemnizações a que a Companhia tenha direito, pela não execução dessas condições.

Para indemnizar a Companhia do fornecimento e remessa do material nos ramaes, fica ella auctorisada a cobrar o preço fixo de doze centesimos (0, fr 12) por tonelada para o primeiro kilometro e quatro centesimos (0, fr 04) por tonelada e por kilometro que accrescer, quando o ramal tiver mais de um kilometro.

Todo kilometro começado será pago como si tiver sido percorrido todo inteiro.

O carregamento e descarga nos ramaes operar-se-ão á custa

dos expedidores ou destinatarios, ou fazendo-os elles mesmos, ou a Companhia, si o quizer.

Neste caso, serão as despesas objecto de um regulamento expedido pela Administração superior sobre proposta da Companhia.

Todo vagão enviado pela Companhia no ramal será pago como vagão completo, ainda mesmo que não seja completamente carregado.

A sobrecarga, si houver, será paga ao preço de tarifa legal, *pro rata* do praso real. A Companhia terá o direito de recusar os carregamentos que excederem o maximo de 3500 kilogrammas determinado em razão das dimensões actuaes dos vagons.

O maximo será verificado pela Administração de maneira que esteja sempre em relação com a capacidade dos vagons.

Na estação de chegada os vagons serão pesados ao cuidado e á custa da Companhia.

Art. 63. A Contribuição territorial será estabelecida na razão da superficie dos terrenos occupados pela estrada de ferro e suas dependencias. A sua importancia será calculada, como para os canaes, de accordo com a lei de 25 de Abril de 1803.

Os edificios e armazens dependentes do trafego da estrada de ferro serão assimilados ás propriedades edificadas da localidade. Todas as contribuições a que poderão ser submettidas esses edificios, bem como a contribuição territorial, ficarão a cargo da Companhia.

Art. 64. Os agentes e guardas que a Companhia empregar quer para a cobrança das taxas, quer para policia e vigilancia da estrada de ferro e suas dependencias, poderão ser augmentados, e serão neste caso equiparados aos guardas-campestres.

Art. 65. Um regulamento da administração publica designará, ouvida a Companhia, quaes os empregos cuja metade deve ser reservada aos antigos militares de terra e mar, isentados do serviço.

Art. 66. Haverá junto á Companhia um ou mais inspectores ou commissarios especialmente encarregados de fiscalizar as operações da Companhia para tudo que não fôr das attribuições dos engenheiros do Estado.

Art. 67. As despesas de visita, de fiscalização e recebimento dos trabalhos, e as despesas de fiscalização do trafego serão supportadas pela Companhia. Essas despesas comprehenderão os ordenados dos inspectores ou commissarios de que se falla no artigo precedente.

Para prover a essas despesas a Companhia será obrigada entrar para os cofres do Thesouro, annualmente, com a quantia de 120 francos por kilometro de estrada de ferro concedida. Esta somma será entretanto a 50 francos por kilometro para as secções ainda não entregues ao trafego.

Não será incluída em taes sommas a que fôr determinada;

em execução do artigo 58 acima, para despesas de fiscalização do serviço telegraphico da Companhia pelos empregados do Estado.

Si a Companhia não entrar com as sommas especificadas acima, nas épocas que fôrem fixadas, o prefeito tirará a relação executoria das mesmas, sendo a respectiva importancia cobrada como em materia de contribuições publicas.

Art. 68. Antes da promulgação da lei de concessão, o concessionario depositará no Thesouro publico uma somma de seiscentos e setenta mil (670.000) francos em numerario, ou em titulos de renda do Estado, calculados conforme o decreto de 31 de Janeiro de 1872, ou em obrigações do Thesouro ou outros titulos de credito publicos, transferindo-se para a caixa dos depositos e consignações, os que fôrem nominativos ou á ordem.

Esta somma constituirá a caução da empresa. (1)

Ella será restituída á Companhia em quotas da quinta parte, e proporcionalmente ao avançamento dos trabalhos. A ultima quinta será reembolsada sómente depois de terminados os trabalhos inteiramente.

Art. 69. A Companhia deverá ter séde em Nimes. N.

No caso em que não o tenha feito, toda notificação ou comunicação que lhe fôr dirigida será valida quando feita á secretaria geral da Prefeitura do Gard.

Art. 70. As contestações que surgirem entre a Companhia e a Administração, quanto á interpretação das clausulas presentes, serão resolvidas administrativamente pelo conselho da prefeitura do departamento do Gard, com recursos para o conselho de Estado.

Dado em, aos 4 de Dezembro de 1875.

LEI RELATIVA A'S ESTRADAS DE FERRO DE INTERESSE LOCAL E AOS TRAMWAYS

DE 11 DE JUNHO DE 1880

Capitulo primeiro

Estradas de ferro de interesse local.

Art. 1. O estabelecimento das estradas de ferro de interesse local pelos departamentos ou pelas communes, com ou sem o concurso dos proprietarios interessados, fica submettido ás disposições seguintes.

(1) 5% do orçamento das despesas de estabelecimento.

Art. 2. Tratando-se de estradas a estabelecer por um departamento, no territorio de uma ou de muitas communas, o conselho geral decretará, depois de instrucção prévia feita pelo prefeito e depois de inquerito, a direcção dessas estradas e condições de sua construcção, e bem assim os tratados e disposições necessarias para assegurar-lhes o trafego, observadas as clausulas e condições do typo de concessões approved pelo Conselho de Estado, sobre as modificações introduzidas pela convenção e lei de approvação.

Si dever a linha extender-se sobre muitos departamentos applicar-se-ão os arts. 89 e 90 da lei de 10 de Agosto de 1871(1).

Tratando-se de estradas de ferro de interesse local a estabelecer por uma communa em seu territorio, as attribuições confiadas ao conselho geral pelo § 1.º do presente artigo serão exercidas pelo conselho municipal nas mesmas condições e sem que seja precisa a approvação do prefeito.

Os projectos de estradas de ferro de interesse local departamentais ou communaes, assim decretados serão submettidos ao exame do conselho geral das pontes e calçadas e do Conselho do Estado.

Si o projecto tiver sido decretado por um conselho municipal será acompanhado do parecer do conselho geral.

A utilidade publica será declarada e a execução auctorizada por uma lei.

Art. 3. Obtida a auctorisação, si se tratar de uma estrada de ferro concedida pelo conselho geral, o prefeito depois de parecer do engenheiro chefe do departamento, submeterá os projectos de execução ao Conselho Geral que estatuirá definitivamente.

Entretanto, dentro dos dous mezes que se seguirem á deliberação, o Ministro das obras publicas, sobre proposta do prefeito, e depois de parecer do conselho geral de pontes e calçadas, poderá convocar o conselho geral do departamento para deliberar de novo sobre ditos projectos, devendo a linha ficar situada sobre muitos departamentos e havendo desaccordo entre os conselhos geraes, o ministro estatuirá.

Tratando-se de uma estrada de ferro concedida por um conselho municipal, as attribuições exercidas pelo conselho geral, nos termos do paragrapho 1.º do presente artigo, pertencerão ao conselho municipal cuja deliberação fôr submettida á approvação do prefeito.

(1) Lei de 10 de Agosto de 1871 relativas aos conselhos geraes.

Art. 89. Dous ou muitos conselhos geraes podem promover entre si, por intermedio de seus presidentes depois de prevenidos os prefeitos, um accordo sobre objecto de utilidade departamental...

Art. 90. As questões de interesse commum serão debatidas em conferencia, representando cada conselho por sua commissão ou por commissão especial, podendo assistir.

Si uma estrada de interesse local dever occupar o leite de uma via publica, os projectos de execução serão precedidos do inquerito previsto pelo art. 29 da presente lei.

Serão igualmente applicaveis neste caso os arts. 34, 35, 37 e 38 abaixo.

Os projectos especiaes das obras serão approvados pelo prefeito sobre parecer do engenheiro chefe.

Art. 4. O acto da concessão determinará os direitos de portagem e preços do transporte que o concessionario será auctorizado a cobrar durante toda a duração da concessão.

Art. 5. As taxas cobradas nos limites do maximo fixado pelas clausulas de concessão serão homologadas pelo ministro das obras publicas, no caso em que a linha se estender sobre muitos departamentos, e no caso de tarifas communs a muitas linhas. Ellas serão homologadas pelo prefeito nos outros casos.

Art. 6. A auctoridade que fizer a concessão terá sempre o direito :

1.º de auctorisar outras vias ferreas a ligarem-se com linhas concedidas ;

2.º de conceder a estas novas empresas, mediante o pagamento dos direitos de portagem fixados nas clausulas de concessão, a faculdade de fazer circular os seus carros nas linhas concedidas ;

3.º de resgatar a concessão nas condições que forem fixadas pelas clausulas de concessão ;

4.º de supprimir ou modificar uma parte do traçado quando, depois de inquerito fôr isso julgado necessario.

Si, nos dous ultimos casos não fõrem regulados os direitos do concessionario, por accordo prévio ou por arbitramento, estabelecido pelas clausulas de concessão ou por convenção posterior, a indemnização que lhe possa ser devida será liquidada por uma commissão especial, formada como se estipula no § 3 do artigo 11 da presente lei.

Art. 7. As clausulas de concessão determinarão :

1.º Os direitos e as obrigações do concessionario emquanto durar a concessão :

2.º Os direitos e obrigações do concessionario quando expirar a concessão ;

3.º Os casos em que a falta de execução das condições da concessão, possa acarretar a sua caducidade, e bem assim as medidas a tomar a respeito do concessionario neste caso.

Em todos os casos será a caducidade declarada pelo Ministro das obras publicas, com recurso para o Conselho de Estado por via contenciosa.

Art. 8. Nenhuma concessão poderá impedir que sejam feitas outras concurrentes, salvo disposição contraria do acto de concessão.

Art. 9. Terminado o praso da concessão o concedente sub-

stituirá o concessionario em todos os seus direitos sobre as vias ferreas, que lhe deverão ser entregues em bom estado de conservação.

As clausulas de concessão regularão os direitos e obrigações do concessionario, no que diz respeito aos outros objectos moveis e immoveis que servirem ao trafego.

Art. 10. Qualquer cessão total ou parcial da concessão a fusão das concessões ou das administrações, qualquer mudança de concessionario, a substituição da exploração por concessão pela exploração directa, a elevação das tarifas acima do maximo fixado, não poderão effectuar-se sinão em virtude de um decreto deliberado em Conselho de Estado, de accordo com o parecer do conselho geral tratando-se de linhas concedidas pelos departamentos ou do conselho municipal tratando-se de linhas concedidas pelas communas.

As outras modificações poderão ser feitas pela auctoridade que tiver feito a concessão: tratando-se de linhas concedidas pelos departamentos, serão feitas pelo conselho geral de accordo com os artigos 48 e 49 da lei de 10 de Agosto de 1871; si de linhas concedidas pelas communas, serão feitas pelo conselho municipal, cuja deliberação deverá ser approvada pelo prefeito.

Em caso de cessão, a inobservancia das condições precedentes acarreta a nullidade, e póde dar logar á caducidade.

Art. 11. Em qualquer tempo poderá uma via ferrea ser tirada do dominio publico departamental ou communal e classificada por uma lei no dominio do Estado. Neste caso o Estado substituirá o departamento ou a communa em seus direitos e obrigações, relativamente aos empreiteiros ou concessionarios, no que esses direitos e obrigações resultarem das convenções legalmente auctorizadas.

Em caso de evicção do concessionario si seus direitos não fôrem regulados por accordo prévio ou arbitramento estabelecido quer pelas clausulas de concessão quer por alguma convenção posterior, a indemnisação que lhe possa ser devida será liquidada por uma comissão especial que funcçionará nas condições reguladas pela lei de 29 de Março de 1845. Esta comissão será instituida por um decreto e composta de nove membros dos quaes tres designados pelo Ministro das obras publicas, tres pelo concessionario e tres por unanimidade dos seis membros já designados; no caso de não accordarem estes dentro do mez da notificação que lhes tiver sido feita de sua nomeação, a escolha daquelles dos tres membros que não tiverem sido designados por unanimidade será feita pelo primeiro presidente e os presidentes reunidos do tribunal de appellação de Paris.

Em caso de desacordo entre o Estado serão determinadas por um decreto deliberado em Conselho de Estado.

Art 12. Os recursos creados em virtude da lei de 21 de Maio de 1836 poderão ser applicados, em parte, ás despesas das

vias ferreas, pelas communes que tiverem assegurado a execução de sua rede subvencionada e a conservação de todas as estradas classificadas.

Art. 13. Por occasião do estabelecimento de uma estrada de ferro de interesse local poderá o Estado comprometter-se em caso de insufficiencia do producto bruto, para cobrir as despesas de trafego e 5 %, por anno do capital de primeiro estabelecimento, como foi previsto no acto de concessão, augmentado, si tal fôr o caso, das insufficiencias verificadas durante o periodo determinado para a concessão pelo dito acto, a conceder uma subvenção para o pagamento dessa importancia, com a condição de que uma parte pelo menos equivalente será paga pelo departamento ou pela communa, com ou sem o concurso dos interessados.

A subvenção do Estado será formada: 1.º de uma somma fixa de 500 francos por kilometro em trafego; 2.º da quarta parte da somma necessaria para elevar a receita bruta annual (deduzidos os impostos) ao total de 10.000 francos por kilometro para as linhas estabelecidas em condições de receber os vehiculos das grandes redes: 8.000 francos para as linhas que não possam receber esses vehiculos.

Em caso algum poderá a subvenção do Estado elevar-se a receita bruta acima de 10.500 e 8.500 francos segundo os casos nem destinar ao capital de primeiro estabelecimento mais de 5 %.

A participação do Estado ficará suspensa quando a receita bruta annual attingir os limites acima fixados.

Art. 14. A subvenção do Estado só poderá ser concedida nos limites fixados em cada anno pela lei de finanças.

O encargo annual imposto ao Thesouro em execução da presente lei, não poderá, em caso algum, exceder de 400.000 francos para o conjunto das linhas situadas em um mesmo departamento.

Art. 15. No caso em que o producto bruto da linha para a qual tiver sido paga uma subvenção tornar-se sufficiente para cobrir as despesas de trafego e 6 % ao anno do capital de primeiro estabelecimento como está previsto no art 13, a metade do excesso da receita será dividido entre o Estado, o departamento, ou a communa, si fôr o caso, e os outros interessados, na proporção dos adiantamentos feitos por cada um, até ao completo reembolso desses adiantamentos sem juros.

Art. 16. Um regulamento da administração publica determinará:

1.º As justificações a fornecer pelos concessionarios para estabelecer as receitas e despesas annuaes;

2.º As condições em que serão fixadas, em execução da presente lei, a importancia da subvenção devida pelo Estado, aos departamentos, ás communes ou aos interessados, a titulo de reembolso de seus adiantamentos sobre o rendimento liquido do trafego.

Art. 17. As estradas de ferro de interesse local que receberem ou que tiverem recebido uma subvenção do Thesouro só para

com o Estado poderão ser sujeitas a um serviço gratuito ou a uma redução do preço dos logares.

Art. 48. Nenhuma emissão de obrigações, para as empresas previstas na presente lei poderá effectuar-se sem auctorização dada pelo Ministro das obras publicas, depois de parecer do Ministro das finanças.

Não poderão ser emittidas obrigações para uma somma superior ao capital—acções, que será fixado em importancia pelo menos igual á despesa considerada necessaria para o completo estabelecimento e entrega ao trafego da via ferrea. O capital acções deverá ser effectivamente realisado não se tendo em conta acções integralisadas ou a integralisar sinão com dinheiro.

Nenhuma emissão de obrigações deverá ser auctorizada antes de estarem realisados os quatro quintos do capital acções, e empregados em compra de terrenos, materiaes e utensilios, e cauções.

Não obstante, poderão os concessionarios ser auctorizados a emitir obrigações, quando a totalidade do capital acções tiver sido realisada, e estiver devidamente provado que mais da metade desse capital foi empregada nos termos do paragrapho precedente; mas os fundos provenientes dessas emissões anticipadas deverão ser depositados na Caixa dos depositos e consignações e só poderão ser postos á disposição dos concessionarios com auctorização formal do Ministro das obras publicas.

As disposições dos §§ 2.º, 3.º e 4.º do presente artigo não serão applicaveis no caso em que a concessão fôr feita a uma Companhia já concessionaria de outras estradas de ferro em trafego, si reconhecer o Ministro das obras publicas que os rendimentos liquidos dessas estradas são sufficientes para assegurar a satisfação dos encargos resultantes das obrigações a emittir.

Art. 19. O relatorio minucioso dos resultados de trafego, incluidas as despesas de estabelecimento e trafego e as receitas brutas, será trimestralmente remettido, para ser publicado, ao prefeito, ao presidente da commissão departamental e ao Ministro das obras publicas.

O Ministro das obras publicas estabelecerá os modelos dos documentos a fornecer.

Art. 20. Em derrogação ás disposições da lei de 15 de Julho de 1845 sobre a policia das estradas de ferro, poderá o prefeito dispensar o fechamento de toda ou de parte da linha, e igualmente a collocação de cancellas nos cruzamentos das estradas pouco frequentadas.

Art. 21. A construcção, conservação e reparação das estradas de ferro com suas dependencias, a conservação do material e o serviço do trafego serão submettidos, á fiscalisação e vigilancia dos prefeitos, debaixo da auctoridade do ministro das obras publicas.

As despesas ficarão a cargo dos concessionarios. Ellas serão reguladas pelas clausulas de concessão, ou em falta pelo prefeito,

mediante parecer do conselho geral, e approvadas pelo ministro das obras.

Art. 22. As disposições do artigo 20 da presente lei são egualmente applicaveis ás concessões de estradas de ferro industriaes destinadas a servir explorações particulares.

Art. 23. Sobre proposta dos conselhos geraes ou municipaes interessados, e depois da adhesão dos concessionarios, a substituição das subvenções em capital promettidas em execução do artigo 5 da lei de 1865, pela subvenção em annuidades estipuladas pela presente lei, poderá ser auctorizada, por decreto deliberado em Conselho de Estado, em favor das linhas de interesse local actualmente declaradas de utilidade publica e não executadas ainda.

Essas serão submettidas desde então a todos as obrigações resultantes da presente lei.

Não haverá necessidade de renovar as concessões feitas ou as providencias de instrucção realisadas antes da promulgação da presente lei, si todas as formalidades que ella prescreve tiverem sido observadas de antemão.

Art. 24. Todas as convenções relativas ás concessões e retrocessões de estradas de ferro de interesse local, como as respectivas clausulas annexas, só ficarão sujeitas ao direito fixo de um franco de registro.

Art. 25. Fica revogada a lei de 12 de Julho de 1865.

Capitulo segundo

Tramways

Art. 26. Poderão ser estabelecidas sobre o leito das estradas dependentes do dominio publico do Estado, dos departamentos ou das communas, tramways ou vias ferreas de tracção feita por cavallos ou motores mecanicos.

Essas vias ferreas, assim como os trechos construidos fóra do leito das estradas e caminhos, e classificadas como annexos serão submettidas ás disposições seguintes.

Art. 27. A concessão será feita pelo Estado quando a linha deva ser estabelecida, no todo ou em parte, sobre o leito de uma estrada dependente do dominio publico do Estado.

Esta concessão poderá ser feita ás cidades departamentos interessados com facultade de retrocessão.

A concessão será feita pelo Conselho geral, em nome do departamento, quando a via ferrea, sem occupar uma estrada nacional, deve ser estabelecida, no todo ou em parte, que sobre uma estrada departamental quer sobre uma estrada de grande comunicação ou de interesse commum, ou deva estender-se sobre o territorio de muitas communas.

Si dever a linha estender-se sobre muitos departamentos, applicar-se-ão os artigos 89 e 90 da lei de 10 de Agosto de 1871.

A concessão será feita pelo Conselho Municipal quando a via ferrea fôr estabelecida inteiramente sobre o territorio da communa, ou sobre uma estrada vicinal ordinaria ou sobre uma estrada rural.

Art. 28. O departamento poderá fazer a concessão ao Estado ou a uma communa, com faculdade de retrocessão; uma communa poderá agir do mesmo modo em relação ao Estado ou ao departamento.

Art. 29. Nenhuma concessão poderá ser feita sinão depois de inquerito effectuado segundo a forma determinada em regulamento da administração publica, no qual serão ouvidos os conselhos geraes dos departamentos e os conselhos municipaes das communas, cujo territorio deva ser atravessado pela linha, quando não lhes competir resolver sobre a concessão.

Será declarada a utilidade publica e auctorizada a execução da linha por decreto deliberado em Conselho de Estado, mediante relatório do Ministro das Obras Publicas, ouvido o Ministro do Interior.

Art. 30. Qualquer derogação ou modificação effectuada nas clausulas—typo—de concessão, approvadas pelo Conselho de Estado, deverá ser expressamente formulada nos tratados celebrados sobre a concessão, os quaes serão submettidos ao Conselho de Estado e annexados ao decreto.

Art. 31. Quando para o estabelecimento de um tramway fôr precisa desapropriação, quer para o alargamento de uma estrada vicinal, quer para alguns desvios (1) (*déviations*) previstos no artigo 26 da presente lei, esta desapropriação poderá ser feita de accôrdo com o artigo 16 da lei 21 de Março de 1836 sobre estradas vicinaes e artigo 2.º da lei de 8 de Junho de 1864.

Art. 32. Os projectos a executar serão approvados pelo Ministro das obras publicas, quando a concessão fôr feita pelo Estado.

As disposições do art. 3 serão applicaveis quando a concessão fôr feita por um departamento ou por uma communa.

Art. 33. As taxas cobradas dentro nos limites fixados pelo acto de concessão serão homologadas pelo Ministro das Obras publicas, quando a concessão fôr feita pelo Estado, ou pelo prefeito nos outros casos.

Art. 34. Os concessionarios de tramways não serão submettidos ao imposto estabelecido no art. 3 da lei de 21 de Marco de 1836, em razão dos carros e animaes de tiro, exclusivamente empregados no trafego dos tramways.

Os departamentos ou communas não poderão exigir dos concessionarios taxa ou direito de estacionamento, que não tiver sido expressamente estipulado no acto de concessão.

(1) Trechos construidos fora do leito das estradas ordinarias.

Art. 35. Findo o praso da concessão, poderá a Administração exigir que as vias-ferreas que tiver concedido sejam suprimidas. no todo ou em parte, e que as vias publicas e trechos desviados sejam restabelecidos em bom estado de viabilidade á custa do concessionario.

Art. 36. Por occasião do estabelecimento de um tramway servido por locomotiva e destinado ao transporte de mercadorias e ao de viojantes, poderá comprometter-se o Estado—em caso de insufficiencia do rendimento bruto para cobrir as despesas de trafego e 5% ao anno do capital de estabelecimento como foi prescripto no acto de concessão, augmentado sendo preciso das insufficiencias verificadas durante o periodo marcado para a construcção no dito acto—a conceder subvensão, em parte, para o pagamento desa insufficiencia, com a condição de que uma parte, pelo menos equivalente, seja paga pelo departamento ou pela communa com ou sem o concurso dos interessados.

A subvensão do Estado será formada: 1.º de uma somma fixa de quinhentos (500) francos por kilometro em trafego; 2.º da quarta parte da somma necessaria para elevar a receita bruta annual (deduzidos os impostos) á totalidade de seis mil francos (6000) por kilometro.

Em caso algum a subvensão do Estado poderá elevar a receita bruta acima de seis mil e quinhentos (6500) francos, nem dar ao capital de primeiro estabelecimento mais de cinco por cento (5%) ao anno.

A participação do Estado suspender-se-á de pleno direito quando as receitas brutas annuaes attingirem limite acima fixado.

Art. 37. E' applicaxel aos tramwyas a lei de 15 de Julho de 1845, com excepção dos artigos 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10.

Art. 38. Um regulamento da administração publica prescreverá as medidas necessarias para execução das disposições que precedem, e notadamente:

1.º Condições especiaes a que se devem satisfazer, tanto para sua construcção, como para circulação dos carros e dos trens, as vias ferreas cujo estabelecimento sobre o leito das vias publicas tiver sido auctorizado;

2.º As relações entre os serviços dessas vias ferreas e os outros serviços interessados;

São applicaveis aos tramways as disposições dos artigos 4, 6 a 12, 14 a 19, 21 e 24 da presente lei.

A presente lei deliberada e adoptada pelo Senado e a Camara dos Deputados será executada como lei do Estado.

Feita em Paris, aos 11 de Junho de 1880.

REGULAMENTO SOBRE A POLICIA, SEGURANÇA E
TRAFEGO DAS ESTRADAS DE FERRO

(ORDONNANCE DU 15-11-1846, ET 9-3-1901)

Titulo I

Estações e linha

Art. 1.º As medidas de policia destinadas a assegurar a bõa ordem, tanto no interior das estações como nas suas dependencias, serão reguladas por decreto do prefeito do departamento.

Esta disposição se applicará notadamente á entrada, ao estacionamento e á circulação dos carros publicos e particulares, destinados quer ao transporte de pessoas, quer ao transporte de mercadorias nos espaços dependentes das estações das estradas de ferro.

Os decretos assim lavrados pelo prefeito só serão executorios, mediante approvação do Ministro das Obras Publicas.

Art. 2.º A estrada de ferro e as obras que della dependem serão constantemente mantidas em bom estado.

A Companhia deverá fazer conhecer ao Ministro, pelo modo que este entender conveniente, as medidas que tivér tomado para esse fim.

As linhas e outras installações das estações deverão ser convenientemente dispostas para a segurança das manobras e circulação dos trens.

No caso em que as medidas tomadas fõrem insufficientes para assegurar a bõa conservação da estrada de ferro, a segurança da circulação e a segurança publica, o Ministro, ouvida a Companhia, prescreverá as que julgar necessarias.

Si por insufficiencia das installações, o serviço não fõr regularmente garantido, proceder-se-á conforme as disposições do artigo 65.

Art. 3.º Serão collocados, onde fõr preciso, empregados em numero sufficiente para assegurar a vigilancia e manobra dos signaes, agulhas, e outros apparatus de linha; em caso de insufficiencia, o numero desses empregados será fixado pelo Ministro das Obras Publicas, ouvida a Companhia, o qual poderá ordenar que não sejam empregados em nenhum outro serviço aquelles desses empregados cujo serviço relativo á segurança tiver uma importancia particular.

Art. 4.º Em qualquer parte em que uma estrada de ferro fõr atravessada, em nivel, por uma estrada ordinaria, serão estabelecidas cancellas; salvo as excepções auctorizadas pelo Ministro das Obras Publicas, de accõrdo com as leis.

O modo, a guarda e as condições do serviço das cancellas serão regulados pelo Ministro das Obras Publicas, sobre proposta da Companhia.

Quando o Ministro auctorizar o cruzamento, em nivel, da estrada de ferro por uma outra ou por um tramway, decretará, ouvidas as duas Companhias, as disposições technicas a adoptar para o estabelecimento e trafego desses cruzamentos.

Art. 5.º Si o estabelecimento de contra trilhos fôr julgado necessario no interesse da segurança publica, a Companhia será obrigada a collocal-os nos pontos designados pelo Ministro das Obras Publicas.

Art. 6.º As estações e adjacencias deverão ser illuminadas á noite, durante o tempo do serviço. O Ministro das Obras Publicas fixará, ouvida a Companhia, as condições nas quaes deverão ser illuminadas as passagens de nivel e os tunneis, si fôr preciso.

Titulo II

Material empregado no trafego

Art. 7.º As locomotivas, os tenders e os vehiculos de toda a especie, que entram na composição dos trens, serão construidos, depois da auctorização do Ministro das Obras Publicas, segundo os melhores modelos, com materiaes de primeira qualidade. A Companhia apresentará, em apoio ao seu pedido de auctorização, as plantas, desenhos e todos os documentos indicados pelo Ministro.

O Ministro determinará as condições nas quaes poderá ser admittido na rêde da Companhia, o material que não lhe pertencer.

Art. 8.º As locomotivas e tenders ou vehiculos de qualquer especie, que entram na composição dos trens, deverão preencher as condições que o Ministro das Obras Publicas julgar necessarias para afiançar a segurança dos viajantes e empregados, durante a circulação dos trens e sua formação.

Art. 9.º Haverá um livro de assentamento de serviço para todas as locomotivas. Esses assentamentos deverão estar constantemente em dia e indicar, para cada machina, a data da entrada em serviço, o trabalho que tiver feito, as reparações ou modificações que tiver recebido e a renovação de suas diversas peças.

Além disso, haverá, para os eixos de locomotivas e tenders assentamentos especiaes, sobre os quaes, ao lado do n.º de ordem de cada eixo, serão inscriptos sua proveniencia, a data da entrada em serviço, as provas por que tiver passado, seu trabalho, seus accidentes e reparações.

Os assentamentos mencionados nos dous paragraphos acima serão apresentados sobre qualquer requisição aos engenheiros e empregados encarregados da vigilancia do material e do trafego.

Os eixos das locomotivas de qualquer especie, terão gravada a inscrição da proveniencia e da data do fornecimento.

Art. 10. As locomotivas não poderão ser postas em serviço, sinão em virtude de auctorização passada pelo serviço de fiscalização, e depois de ter sido submettidas a todas as experiencias impostas pelos regulamentos em vigor.

Art. 11. As locomotivas deverão ser providas, salvo excepção auctorizada pelo Ministro das Obras Publicas, de apparatus que tenham por objecto reter os fragmentos de combustivel cahidos da grelha, e impedir a sahida de fagulhas pela chaminé, e a producção de fumaça, incommodos para os viajantes ou para a visinhança.

Art. 12. Os carros destinados ao transporte dos viajantes deverão ser commodos, e apresentar as disposições que o Ministro das Obras publicas julgar necessarias para a segurança dos mesmos.

O Ministro determinará, ouvida a Companhia, quaes deverão ser as dimensões *minimas* do logar destinado a cada viajante.

Todos os carros de viajantes terão no interior, em algarismos apparentes, a indicação do numero de logares.

Art. 13. Nenhum carro de viajantes será posto em serviço, sem uma auctorização pelo serviço de fiscalização, depois de se verificar que satisfaz ás condições do artigo precedente.

Essa auctorização só terá vigor depois que o sello prescripto, para os carros publicos pelo artigo 117 da lei de 25 de Março de 1817, tivér sido entregue pelo director das contribuições indirectas.

Art. 14. As locomotivas, tenders e vehiculos de qualquer especie deverão ter: 1.º, a designação com todas as letras ou por iniciaes da estrada de ferro a que pertencer; 2.º, um numero de ordem.

Os carros de passageiros terão, além disso, a indicação da respectiva classe, em cada compartimento, e o sello dado pela administração das contribuições indirectas.

Essas diversas indicações serão collocadas de uma maneira apparente sobre a caixa ou sobre os lados do estrado (chassis).

Art. 15. As locomotivas, tenders e vehiculos de qualquer especie e todo o material do trafego, serão constantemente mantidos em bom estado de conservação.

A companhia deverá fazer conhecer ao Ministro das Obras Publicas, na fórmula que este julgar conveniente, as medidas que tiver adoptado a este respeito; no caso de insufficiencia, o Ministro, depois de ter ouvido as observações da companhia, prescreverá as disposições que julgar necessarias, no ponto de vista da segurança e hygiene publicas.

Ouvida a companhia, poderá o Ministro fazer retirar da circulação as locomotivas, tenders e outros vehiculos, que não se acharem em condições sufficientes para a segurança do trafego, e que, por uma causa qualquer, não offereçam as garantias pedidas para o mesmo fim.

Titulo III*Composição dos trens*

Art. 16. Salvo auctorização especial do Ministro das Obras Publicas, todos os trens ordinarios de viajantes deverão conter um numero sufficiente de carros de cada classe.

Art. 17. Cada trem de viajantes, de mercadorias ou mixto, deverá ser acompanhado:

1.º, de um machinista e de um foguista por machina, devendo o ultimo ser habilitado para fazer parar a machina, alimental-a e manobrar os freios

2.º, do numero de conductores e guarda-freios que fôr determinado, segundo o numero de vehiculos, segundo as declividades e os appparelhos de parada e redução de marcha, pelo Ministro das Obras Publicas, sobre proposta da companhia.

No ultimo vehiculo de cada trem, ou em um dos vehiculos collocados na cauda do trem, haverá sempre um freio e um conductor encarregado de manobral-o.

Quando houver muitos conductores em um trem, um delles deverá ter auctoridade sobre todos os outros.

O maximo do numero de vehiculos para cada especie de trem, será fixado pelo Ministro das Obras Publicas, sobre proposta da companhia.

Art. 18. Como derogação ao artigo precedente, a obrigação de ter na machina um machinista e um foguista não será applicavel aos trens ligeiros, auctorizados pelo Ministro das Obras Publicas, com a condição de que o conductor chefe do trem se conservará habitualmente, quer sobre a machina, quer no primeiro carro do trem, podendo sempre alcançar facilmente a machina, e fazel-a parar, em caso de necessidade.

Além disso, quando os vehiculos de passageiros e de mercadorias, de que se compuzér um trem ligeiro fôrem todos munidos de freio continuo, o Ministro poderá auctorizar que seja supprimida a obrigação de ter, sobre o ultimo vehiculo ou sobre um dos ultimos, um conductor especial encarregado da manobra do freio.

Só poderão ser considerados trens ligeiros aquelles cujos vehiculos não contiverem mais de dezeseis (16) eixos, não comprehendidos os da locomotiva, havendo uma, mas comprehendendo os do carro motor, no caso de estar o appparelho motor em um dos vehiculos de passageiros ou mercadorias.

Art. 19. As locomotivas deverão ser collocadas na frente dos trens. Só se poderá fazer excepção a esta disposição para as manobras a executar nas estações e suas visinhanças, para os trens de serviço e no caso de soccorro ou reforço. Nestes casos especiaes a velocidade não deverá exceder os limites fixados pelo Ministro das Obras Publicas.

Art. 20. Os trens de viajantes deverão ser rebocados por uma só locomotiva, salvo nos casos em que se tornar necessario o emprego de uma machina de reforço, para subir uma rampa forte, em consequencia de uma affluencia extraordinaria de passageiros, do estado da atmospherá, de um accidente, ou de um atrazo, exigindo o emprego de soccorro ou de outro qualquer caso préviamente determinado pelo Ministro das Obras Publicas.

Em todos os casos será prohibido collocar mais de duas locomotivas em um trem de viajantes.

A machina collocada na frente deverá regular a marcha do trem.

Em cada trem, entre o tender e o primeiro vehiculo de passageiro, deverá sempre haver pelo menos um vehiculo que não carregue passageiros. Esta obrigação não se refere aos trens ligeiros, aos trens de soccorro, nem aos trens de composição especial que tiverém sido dispensados della pelo Ministro das Obras Publicas.

Quando fór collocada em um trem mais de uma locomotiva, será o facto lançado em um registro especialmente destinado para esse fim, com indicação da medida, da estação em que ella tiver sido julgada necessaria, e da hora em que o trem tiver deixado esta estação.

Esse registro será apresentado aos funcionarios e agentes da fiscalização, sempre que fór pedido.

Art. 21. O Ministro das Obras Publicas decretará, ouvida a companhia, as regras a seguir no transporte de materiaes perigosos (explosivos, inflammaveis, venenosos etc.) e das materias infectas; elle determinará notadamente os casos em que essas mercadorias não poderão ser transportadas em trem de viajantes.

Art. 22. O Ministro das Obras Publicas determinará, ouvida a Companhia, as precauções a tomar na formação dos trens, para evitar qualquer reacção perigosa ou incommoda entre os vehiculos, quer na partida ou na chegada, quer durante a marcha.

Art. 23. Os conductores e guarda-freios serão postos em communicação com o machinista para, em caso de accidente, dar o signal de alarma, empregando-se para esse fim o meio que o Ministro das Obras Publicas, auctorizar, sobre proposta da Companhia.

Salvo as excepções auctorizadas pelo Ministro das Obras Publicas, os compartimentos dos carros de passageiros serão postos em communicação com o machinistá ou conductor chefe do trem por um signal de alarma, em bom estado de funcionamento.

Art. 24. Durante a noite, e durante o dia, na passagem dos tunneis designados pelo Ministro das Obras Publicas, as lanternas dos trens deverão ser accesas, e os carros de passageiros bem illuminados interiormente. Esses carros deverão ser aquecidos na estação fria, nas condições approvadas pelo Ministro.

Em caso de insuficiencia das medidas adoptadas pela Companhia, no que diz respeito á illuminação e ao aquecimento dos trens e carros, o Ministro prescreverá as disposições que julgar necessarias, ouvida a Companhia.

Todo o trem que transportar viajante será munido de uma ambulancia, cuja composição será approvada pelo Ministro.

Titulo IV

Partida, circulação e chegada dos trens

Art. 25. O Ministro das Obras Publicas determinará, sobre proposta da Companhia, para as estradas de mais de uma linha, as linhas destinadas á circulação de cada sentido, e para as de uma só linha, os pontos de cruzamento.

Não será permittida nenhuma derogação sob pretexto algum, ás disposições que tiverem sido prescriptas pelo Ministro, sinão no caso em que a linha estiver interceptada, e, nesse caso, a mudança deverá ser feita com as precauções especiaes indicadas pelo regulamento da Companhia, devidamente homologadas.

Art. 26. Antes da partida do trem, o machinista se certificará si todas as partes da locomotiva e do tender estão em bom estado.

Em relação aos carros e aos freios, a mesma verificação será feita nas condições determinadas pelo regulamento da Companhia.

O signal de partida só será dado, quando as portinholas estiverem fechadas.

O trem não deverá ser posto em marcha, sinão depois do signal de partida.

Art. 27. Nenhum trem poderá partir de uma estação, nem chegar nella, antes da hora determinada pelo regulamento de serviço.

As medidas proprias a manter, entre os trens que se seguem, o intervallo de tempo, ou espaço necessario para afiançar a segurança da circulação, serão determina das pelo Ministro das Obras Publicas, ouvida a Companhia.

Serão collocados signaes na entrada das estações, nas estações e na linha, por toda a parte onde fôr util fazer conhecer aos machinistas si elles devem parar o trem, ou diminuir-lhes a marcha.

Em caso de insufficiencia dos signaes estabelecidos pela Companhia, o Ministro prescreverá o estabelecimento d'aquelles que julgar necessarios, ouvida a Companhia.

Art. 28. Salvo caso de força maior ou de reparação da linha, os trens não poderão parar sinão nas estações ou logares de estacionamento auctorizados.

As linhas destinadas á circulação dos trens deverão ser cobertas por signaes, como se estipula no art. 32, no caso em

que houver necessidade absoluta de fazer estacionarem nellas, momentaneamente, machinas, carros ou vagões.

Art. 29. O Ministro das Obras Publicas determinará sobre proposta da Companhia, as medidas especiaes de precauções relativas á circulação dos trens, nos trechos da estrada de ferro que offerecerem um perigo particular.

Elle determinará igualmente, sobre proposta da Companhia, a velocidade maxima que os trens de qualquer natureza poderão tomar sobre as diversas partes de cada linha.

Art. 30. O Ministro das Obras Publicas prescreverá, sobre proposta da Companhia, as medidas especiaes de precaução a tomar para expedição e marcha dos trens extraordinarios.

Desde que a expedição de um trem extraordinario tiver sido decidida, deverá immediatamente ser feita declaração disso aos agentes da fiscalização e funcionarios designados pelo Ministro das Obras Publicas, com indicação do motivo da expedição do trem e de seu horario.

Art. 31. Empregados (agents) encarregados da conservação e da vigilância da linha serão collocados na mesma em numero sufficiente para assegurar a livre circulação dos trens. Esses empregados estarão munidos, dia e noite, dos signaes de parada e diminuição de marcha. Serão além disso collocados em logares determinados, para a manobra dos signaes fixos, e sendo preciso para annunciar os trens de distancia em distancia. Em caso de insufficiencia, o Ministro das Obras Publicas regulará o numero de empregados dessas diversas categorias, ouvida a Companhia.

Art. 32. No caso de um trem, ou uma machina isolada parar accidentalmente sobre a linha, serão feitos signaes de protecção, nas condições determinadas pelos regulamentos da Companhia devidamente homologados.

Os machinistas, conductores-chefes e conductores deverão estar munidos durante o serviço dos signaes indicados por esses regulamentos.

Serão tomadas precauções especiaes para afiançar a segurança dos trens no caso em que se tornar impossivel manter a sua velocidade normal.

Art. 33. Quando fôrem effectuados na linha trabalhos de reparação, deverão estes ser protegidos por signaes de parada ou de diminuição de marcha.

Art. 34. Quando em consequencia de um accidente, de reparação ou qualquer outra causa dever effectuar-se momentaneamente a circulação em uma só linha, deverá ser collocado um vigia perto das agulhas de cada um dos desvios extremos.

Os vigias (gardes) não deixarão os trens entrarem na linha unica reservada á circulação, sinão nas condições prescriptas pelos regulamentos ou pelas ordens de serviço.

Ao serviço de fiscalização será dado conhecimento das medidas tomadas para assegurar a circulação na linha unica.

Art. 35. A Companhia terá que fazer conhecer ao Ministro o systema de signaes que tiver adoptado ou que se propuzer adoptar para os casos previstos pelo presente artigo. O Ministro prescreverá as modificações que julgar convenientes.

Art. 36. O machinista deverá ter constantemente sua attenção sobre o estado da linha, parar o trem ou diminuir a marcha no caso de obstaculos, conforme as circumstancias, conformar-se com os signaes que lhe fõrem transmittidos, e assinalar, na primeira parada, as anomalias que tiver observado; vigiará todas as partes da machina, a tensão do vapor, o nivel da agua na caldeira. Attenderá a que ninguem embarace a manobra dos freios de que tem a disposição.

Art. 37. As medidas de precaução a observar pelo machinista nas proximidades e na passagem das bifurcações, entroncamentos ou cruzamentos serão fixados pelos regulamentos approvados pelo Ministro das Obras Publicas.

Nas bifurcações haverá signaes que indicarão o sentido no qual serão collocadas as agulhas.

Na proximidade das estações em que o trem dever parar, o machinista deverá tomar as disposições convenientes, para que não passe além dos pontos em que os viajantes deverão descer.

Art. 38. Antes de se pôr em movimento, na proximidade das estações, das passagens de nivel em curva, e bem assim das outras passagens de nivel e bifurcações designadas pelo Ministro das Obras Publicas, na entrada e sahida dos córtes em curva e tuneis, o machinista deverá apitar para dar signal da aproximação do trem.

Igualmente, todas as vezes que a linha não lhe parecer livre, elle se servirá do apito para dar aviso.

O apito poderá ser substituido por um outro signal acustico, aprovado pelo Minstro das Obras Publicas.

Art. 39. Ninguem, sinão o machinista e o foguista, poderá subir na machina ou no tender, salvo com permissão por escripto do director da estrada de ferro ou de seu delegado.

Esta interdicção não comprehenderá os engenheiros das pontes e calçadas e os engenheiros de minas, encarregados da fiscalização e os empregados encarregados da fiscalização technica.

Os commissarios de fiscalização administrativa poderão igualmente subir na locomotiva ou no tender, fazendo ao chefe da estação ou ao conductor principal do trem uma requisição escripta e motivada.

Art. 40. Nos pontos designados pelo Ministro das Obras Publicas, ouvida a Companhia, serão constantemente conservadas de fogo accesso e prestes a partir machinas de socorro ou de reserva.

Sobre proposta da Companhia serão determinadas pelo Ministro as disposições relativas ao serviço dessas machinas.

Art. 41. Haverá constantemente nos logares de deposito das machinas, um vagão carregado com todas as ferramentas e aparelhos necessarios em caso de accidente. Além disso, cada trem deverá estar provido dos utensilios mais indispensaveis.

Art. 42. Nas estações designadas pelo Ministro das Obras Publicas, serão conservados registros em que se mencionarão os atrasos de trens excedentes dos limites determinados pelo Ministro. Esses registros indicarão a natureza e a composição dos trens, os pontos extremos dos seus percursos, o numero das locomotivas que os rebocaram, as horas de partida e de chegada, as causas e a duração do atrazo. Sob qualquer requisição, esses registros serão apresentados aos agentes da fiscalização.

Art. 43. Os horarios fixando a marcha dos trens ordinarios de qualquer natureza serão submettidos pela Companhia á approvação do Ministro das Obras Publicas ; para isso, antes de serem elles postos em vigor e nos prazos prescriptos pelo Ministro, a Companhia lh'os comunicará, assim como aos funcionarios designados por elle e ao serviço de fiscalização.

Si na data annunciada para entrada dos novos horarios em vigor, o Ministro não tiver notificado sua opposição á Companhia, esses horarios poderão ser applicados a titulo de provisorios.

Em qualquer tempo poderá o Ministro ordenar que se façam as modificações ou addições que julgar necessárias para segurança da circulação ou necessidades do publico.

Os horarios dos trens que transportarem viajantes serão levados ao conhecimento do publico, antes da entrada em vigor, por meio de editaes collocados nas estações, nas condições fixadas pelo Ministro das Obras Publicas. Esses editaes deverão mencionar os trens com carros de todas as classes para os quaes a Companhia fór dispensada de fazer o serviço postal.

Titulo V (1)

Da percepção das taxas de transporte e accessorias

Art 44. Nenhuma taxa, de qualquer natureza, poderá ser cobrada pela Companhia sinão em virtude de homologação pelo Ministro das Obras Publicas. As taxas percebidas actualmente nas estradas de ferro de concessão anterior a 1835 e que ainda não estão regularizadas, deverão—sel-o antes de 1.º de Abril de 1847.

Art. 45. Para execução do § 1.º do artigo precedente, a Companhia deverá organizar uma tabella dos preços que tiver a intenção de cobrar, no limite do maximo auctorizado nas clausulas de concessão (2), pelo transporte de passageiros, animaes,

(1) Texto de 15 de Novembro de 1846.

(2) Cahier des charges.

mercadorias e objectos diversos, remettendo-a no mesmo tempo ao Ministro das Obras Publicas, aos prefeitos dos departamentos atravessados pela estrada e aos commissarios reaes.

Art. 46. Além disso deverá a Companhia, no mais curto prazo, e pela forma enunciada no artigo antecedente, submeter suas propostas ao Ministro das Obras Publicas, quanto aos preços de transporte não determinados nas clausulas de concessão, e a respeito dos quaes o Ministro houver de estatuir.

Art. 47. Quanto ás taxas accessorias, taes como as de carregamento, descarga e de entreposto nas estações e armazens da estrada de ferro, e quanto a todas as taxas que devem ser reguladas annualmente, a Companhia deverá submeter o respectivo regulamento á approvação do Ministro das Obras Publicas, no decimo mez de cada anno. Até nova decisão, as antigas tarifas continuarão a ser percebidas.

Art. 48. As tabellas de passagens e fretes e taxas accessorias approvadas serão constantemente affixadas nos logares mais apparentes das estações das estradas de ferro.

Art. 49. Quando a Companhia quizer fazer alterações nos preços auctorizados, dará disso communicação ao Ministro das Obras Publicas, aos prefeitos dos departamentos atravessados e aos commissarios reaes.

Ao mesmo tempo será o publico informado, por editaes, das alterações submittidas á approvação do Ministro.

Um mez depois da data do edital, as taxas poderão ser cobradas, si, durante esse intervallo, o Ministro das Obras Publicas as tiver homologado.

No caso de haver modificações feitas pelo Ministro, os preços modificados deverão ser affixados de novo, e não poderão ser postos em execução, sinão um mez depois da data dos novos editaes.

Art. 50. A Companhia será obrigada a effectuar com cuidado, exactidão e presteza, e sem excepção em favor de ninguem, os transportes de mercadorias, animaes e objectos de qualquer natureza que lhe forem confiados.

A' medida que encomendas, animaes ou objectos quaesquer chegarem á estrada de ferro, será immediatamente feito o despacho dos mesmos com a menção do preço total devido pelo transporte. O transporte se effectuará na ordem das inscripções, salvo si o expedidor tiver pedido ou consentido prazos, que serão mencionados no despacho,

Será dado um conhecimento ao expedidor, quando pedido, sem prejuizo da nota de expedição. O conhecimento indicará a natureza e o peso das encomendas, o preço total e o prazo no qual esse transporte deverá ser effectuado.

Os registros mencionados no presente artigo serão apresentados a qualquer requisição dos funcçionarios e agentes encarregados de velar pela execução do presente regulamento.

Titulo VI*Policia e vigilancia*

Art. 51. A vigilancia do trafego das estradas de ferro exercerá concurrentemente :

Pelos engenheiros de pontes e calçadas ou de minas, os conductores de pontes e calçadas, e fiscaes das minas ;
pelos funcionarios da fiscalização da exploração commercial ;
pelos commissarios de vigilancia administrativa ;
e pelos outros agentes da fiscalização.

Art. 52. As attribuições desses agentes e a organização do serviço de fiscalização são definidas pelos regulamentos especiaes.

Art. 53. As Companhias serão obrigadas a apresentar, mediante qualquer requisição, aos directores dos serviços de fiscalização ou a seus delegados, os registros e documentos de despesas e receitas, suas circulares e ordens de serviços, os accórdos que tiverem feito com outras empresas de transporte, e em geral todos os documentos necessarios ao exercicio da missão confiada aos serviços de fiscalização.

Art. 54. As Companhias serão obrigadas a fornecer locais convenientes para os commissarios de vigilancia administrativa.

Art. 55. Todas as vezes que se dêr um accidente na estrada de ferro, a Companhia, ou seus agentes, fará immediatamente declaração delle ao commissario de vigilancia administrativa da circumscripção.

Quando o accidente tiver uma certa gravidade, a Companhia, que trafegar a estrada, dará, além disso, conhecimento delle, pela via mais rapida, ao Ministro das Obras Publicas, ao director do serviço de fiscalização, ao prefeito do departamento, aos dous engenheiros ordinarios da fiscalização da linha e do trafego. Si se dêr um facto que por sua natureza dê logar á intervenção da acção publica, e, em todos os casos, si houver morte ou ferimento, este aviso deverá igualmente ser feito ao procurador da Republica.

Art. 56. As companhias deverão submeter seus regulamentos de serviços á approvação do Ministro das Obras Publicas que prescreverá as modificações que julgar necessarias.

Art. 57. E' prohibido a qualquer pessoa extranha ao serviço da estrada de ferro :

- 1.º penetrar, sem auctorização regular, no recinto da estrada de ferro, circular ou estacionar nelle ;
- 2.º lançar ou depositar nelle materiaes ou objectos quaesquer ;
- 3.º introduzir no mesmo cavallos, gado ou animaes de qualquer especie, ou deixar introduzirem-se os que estiver guardando ;
- 4.º fazer estacionar ou circular nelle qualquer vehiculo extranho ao serviço ;
- 5.º manobrar os apparatus que não estiverem á disposição do publico, deslocal-os ou impedir-lhes o funcionamento ;
- 6.º estragar cercas, cancellas, taludes, edificios e obras d'arte.

Art. 58. E' prohibido :

1.º entrar nos carros sem ter tomado bilhete, e collocar-se em um carro de classe superior á indicada pelo bilhete ;

2.º entrar nos carros, ou sahir delles, por uma porta que não seja a do lado em que se faz o serviço ;

3.º passar de um carro para outro sem ser pelas passagens dispostas para esse fim, inclinar-se para fóra, occupar um logar não destinado aos viajantes, ou collocar-se indevidamente em compartimentos que tiverem destino especial ;

4.º servir-se, sem motivo plausivel, do signal de alarma posto á disposição dos viajantes, para chamar os agentes da Companhia. Os viajantes não deverão subir nos carros ou descer delles, sinão nas estações e quando o trem estiver completamente parado. E' prohibido fumar nas salas de espéra assim como nos carros, salvo nos compartimentos que tiverem a inscripção : fumantes. E' prohibido escarrar fóra das escarradeiras dispostas para esse fim.

Os viajantes são obrigados a obedecer ás ordens dos agentes da Companhia para o cumprimento das disposições mencionadas nos §§ acima.

Art. 59. E' prohibido admittir nos carros viajantes em maior numero que o dos logares indicados, conforme o art. 12 acima.

Art. 60. A entrada nos vehiculos é prohibida :

1.º A qualquer pessoa em estado de embriaguez ;

2.º A todas as pessoas que conduzirem armas de fogo carregadas, ou objectos que por sua natureza, volume ou cheiro, possam embaraçar ou incommodar os viajantes.

Toda pessoa que conduzir uma arma de fogo deverá fazer verificar que essa arma não está carregada, antes de sua admissão nas plataformas de embarque.

Comtudo, os agentes da força publica, quando forçados pelo seu serviço, poderão conservar consigo, nos carros, armas carregadas, comtanto que tomem logar em compartimentos reservados.

Poderão ser excluidas dos compartimentos reservados ao publico, as pessoas atacadas visivelmente ou notoriamente de molestias contagiosas de perigo para os viajantes.

Os compartimentos em que ellas tomarem logar, serão desinfectados na chegada.

Art. 61. As pessoas que quizerem expedir materias da natureza das mencionadas no art. 21 deverão declarar-o no momento de conduzir-as á estação da estrada de ferro.

Art. 62. Nenhum animal será admittido nos carros destinados ao transporte de viajantes.

Todavia, a Companhia poderá collocar em compartimentos especiaes os viajantes que não quizerem separar-se dos seus cães, comtanto que esses animaes estejam açaimados, qualquer que seja a estação do anno.

Poderão além disso ser consentidas excepções para animaes pequenos, convenientemente engaiolados.

Art. 63. Os guardas de districto, guardas de cancella e outros agentes da estrada de ferro, deverão fazer sahir immediatamente qualquer pessoa que se tiver introduzido no recinto da estrada, ou em qualquer de suas dependencias em que não tiver o direito de entrar.

Em caso de resistencia da parte dos contraventores, o empregado da estrada de ferro poderá pedir o auxilio dos agentes da força publica.

Os animaes abandonados que fõrem encontrados no recinto da estrada de ferro serão apanhados e depositados.

Titulo VII

Disposições diversas

Art. 64. Em todos os casos, em que o Ministro, conforme as disposições do presente regulamento, dever estatuir sobre a proposta de uma Companhia, esta será obrigada a submeter-lhe a proposta no prazo que elle determinar, podendo o Ministro estatuir directamente, si ella não o fizer.

Si o Ministro julgar que deve ser modificada a proposta da Companhia, elle deverá, salvo caso de urgencia, ouvir a Companhia antes de fazer as modificações.

Art. 65. Si as installações de certas estações, seu pessoal e material rodante fõrem insufficientes para permittir á Companhia assegurar, em circumstancias normaes, a marcha regular do serviço, observando as condições e os prazos determinados pelos regulamentos e tarifas, a Companhia á vista da intimação com prazo que lhe será dirigida pelo Ministro, deverá tomar as medidas necessarias para preencher a lacuna existente.

Si no prazo seguido á intimação ella não tiver apresentado proposições e projectos sufficientes, o Ministro estatuirá directamente.

Art. 66. Nenhum apregoador, vendedor ou distribuidor de objectos quaesquer, poderá ser admittido pelas companhias a exercer a sua profissão nos pateos e edificios das estações sinão em virtude de auctorização especial do departamento.

Art. 67. As attribuições dadas aos prefeitos dos departamentos pelo presente decreto serão exercidas pelo prefeito de policia em toda extensão de cargo.

Art. 68. O Ministro das Obras Publicas determinará, ouvida a Companhia, as disposições relativas á duração do trabalho dos empregados que julgar necessarios á segurança do trafego.

Art. 69. Todos os empregados das estradas de ferro usarão uniforme com signal distinctivo.

Art. 70. Ninguém poderá ser empregado na qualidade de machinista—conductor do trem ou de foguista, si não possuir certificados de habilitação expedidos nas formas que o Ministro das Obras Publicas determinar.

Art. 71. Nas estações designadas pelo Ministro as Companhias conservarão os medicamentos e meios de soccorros necessários em caso de accidente.

Art. 72. Haverá, em cada estação, um livro destinado a receber as reclamações dos viajantes, expedidores ou destinatarios que tiverem queixas a fazer contra a Companhia ou seus agentes. Esse livro será dado aos viajantes, expedidores ou destinatarios, a qualquer requisição, e communicado nas estações aos funcionarios e agentes da fiscalização.

Assim que fôr escripta no livro qualquer queixa, o chefe da estação enviará uma cópia da mesma ao commissario de vigilancia administrativa da circumscripção.

Art. 73. Os registros mencionados nos artigos 9, 20, 42 e 72 serão numerados e rubricados pelo commissario de vigilancia administrativa.

Art. 74. As Companhias affixarão constantemente nas estações exemplares do presente regulamento.

Deverá igualmente estar munido do mesmo, o conductor do trem em marcha.

Extractos do mesmo regulamento, na parte applicavel, serão entregues aos machinistas, foguistas, guarda-freios, cantoneiros, guarda cancellas e outros empregados da estrada de ferro. Em cada compartimento dos carros serão collocadas extractos contendo as regras a observar pelos viajantes.

Art. 75. Nas linhas em que fôr empregada a energia electrica para tracção dos trens, o Ministro das Obras Publicas poderá autorizar derogações ao presente decreto, justificadas por esse modo especial de tracção.

Art. 76. Serão constatadas, processadas e punidas conforme o titulo 3.º da lei de 15 de Julho de 1845, sobre a policia das estradas de ferro, as contravenções ao presente regulamento, ás decisões do Ministro das Obras Publicas e ás portarias baixadas, com sua auctorização, pelos prefeitos, para execução do dito regulamento.

Art. 77. Para applicação do presente decreto ás estradas de ferro de interesse local, as attribuições conferidas ao Ministro das Obras Publicas, serão exercidas pelo prefeito, sinão estiverem já reservadas, por leis e regulamentos, ao Ministro e outras auctoridades.

Art. 78. O presente decreto não será applicavel aos tramways, que ficarão submettidos aos regulamentos da administração publica, feitos em execução da lei de 11 de Junho de 1880.

Art. 2. Fica revogado o decreto de 9 de Março de 1889.

Art. 3. O Ministro das Obras Publicas é encarregado da execução do presente decreto que será publicado no *Jornal Official* e inserto no *Boletim das Leis*.

Feito em Paris, a 1.º de Março de 1901.

CAPITULO QUARTO

LEGISLAÇÃO BELGA

LEI SOBRE A POLICIA DAS ESTRADAS DE FERRO

DE 25 DE JULHO DE 1891, REVISÃO DA LEI DE 15 DE ABRIL
DE 1843

Titulo primeiro

Medidas relativas à conservação das estradas de ferro e à segurança de seu trafego

Art. 1. As estradas de ferro são classificadas na grande viação. Os logares de estacionamento e estradas de acesso, creadas para conduzir ás estações, são classificados na pequena viação, salvo as excepções a determinar por decreto real.

Art. 2. Ao longo da estrada de ferro, não poderão as arvores ser conservadas em uma altura maior que a distancia entre o pé da arvore e a margem da estrada de ferro. Entretanto, quando a estrada de ferro fôr estabelecida em aterro, esta distancia será contada entre o pé da arvore e a aresta superior do aterro.

Em caso nenhum, as arvores de alto tronco poderão ser plantadas sem auctorização do governo, a menos de 6 metros da margem da estrada de ferro. A distancia será no minimo de 20 metros no interior das curvas de 500 metros de raio, e de raio menor.

Entender-se-á por « margem » da estrada de ferro, a aresta superior do córte, a aresta inferior do aterro ou uma linha traçada a 1,^m50 do trilho exterior quando a estrada de ferro estiver no nivel dos terrenos contiguos, e nas estações, a 1,^m50 do trilho exterior da ultima linha percorrida pelos trens ou por locomotivas.

Para determinação da «margem», será preciso considerar como executados todos os trabalhos e obras previstos para a construção e o tráfego nas condições definitivas de uma nova estrada de ferro, ou para modificação de uma estrada de ferro existente.

Art. 3. E' prohibido levantar, sem auctorização do Governo, a menos de 2,^m5 da margem da estrada de ferro, construcções ou modificações cuja altura exceda o nivel dos trilhos. A distancia será elevada a 8 metros no interior das curvas de 500 metros de raio, ou de um raio menor.

Nos logares em que a estrada de ferro estiver em aterro ou de nivel, é prohibido aos ribeirinhos fazer, sem auctorização do Governo, tulhas ou depositos de materiaes quaesquer, a uma distancia da margem menor que a altura do deposito ou tulha sobre o nivel dos trilhos.

Nos outros logares, a auctorização do Governo será precisa quando a altura do deposito exceder a metade da distancia existente entre o pé do deposito e a margem da estrada de ferro.

Art. 4.º O Governo poderá ordenar a supressão total ou parcial das construcções e dos depositos que ameacarem ruina, ou a derrubada das arvores cuja queda estiver imminente, em uma zona de 20 metros, medida a partir da margem, e que possam fazer perigos á segurança dos trens.

Os proprietarios são obrigados a obedecer a essa ordem. No caso de não fazerem elles, no prazo determinado, os trabalhos prescriptos, proceder-se-á *ex-officio* e á sua custa.

O reembolso das despesas feitas será cobrado como em materia de divida publica, conforme simples conta organizada pelo funcionario que tiver tomado as medidas de execução.

Art. 5.º E' prohibido abrir ou explorar, sem auctorização do Governo, minas (incluidas as turfeiras), pedreiras (incluidas areieiras e phosphateiras) quer a ceu aberto, quer subterraneas, ou effectuar trabalhos de pesquisas de minas, ao longo da estrada de ferro, á distancia de 20 metros da margem.

Nos logares em que a estrada de ferro se achar em aterro de mais de 3 metros sobre o terreno natural, não poderão, os ribeirinhos, sem auctorização do Governo, praticar outras excavações, em uma zona igual, em profundidade, á altura vertical do aterro, e medida a partir do pé do aterro.

Art. 6. E' prohibido, em uma zona de 20 metros, medida da margem, estabelecer coberturas de palha ou de outros materiaes inflammaveis, ou ainda tulhas de cerca ou deposito de materias inflammaveis.

Esta disposição não se applica aos depositos momentaneos de colheitas feitas no tempo da ceifa.

E' prohibido estabelecer sem auctorização do Governo, depositos de materias combustiveis em uma zona de 20 metros a partir da margem da estrada de ferro. Nenhuma indemnização

poderá ser reclamada pelo facto de virem a ser incendiadas pelo fogo das locomotivas, depositos de materias combustiveis estabelecidos nessa zona, mesmo com auctorização.

Art. 7. Qualquer infracção dos arts. 2, 3, 5 e 6, ou das auctorizações concedidas em virtude desses artigos, será punida com multa de 26 a 200 francos.

Os delinquentes serão além disso, á requisição do ministério publico, condemnados a supprimir, dentro de um prazo que será determinado pela sentença, as plantações, depositos ou obras quaesquer illicitamente estabelecidos.

Findo o prazo marcado pela sentença, fará o Governo proceder *ex-officio*, si houver estragos, á suppressão das obras illi-citas, á custa do delinquente; será este ultimo obrigado ao reembolso da despesa como em materia de divida publica conforme conta que organizará o funcionario que tiver tomado as medidas de execução.

Art. 8. Poderá o Governo, quando a segurança dos trens ou a conservação das estradas de ferro parecer exigir, fazer supprimir as plantações, edificações, construcções, excavações ou depositos que existirem legalmente, mediante indemnização prévia que será fixada por accôrdo ou judicialmente.

Art. 9. Os onus impostos pela presente lei começarão a existir na data do deposito, na communa, da planta dos terrenos a adquirir para a construcção de uma estrada de ferro nova, ou para modificação de uma existente.

Titulo segundo

Dos officiaes e agentes da policia das estradas de ferro

Art. 10. As funcções quer de guarda de estradas, quer de inspector de policia, quer de inspector-chefe de policia, poderão ser conferidas por decreto real a certos empregados das administrações de estradas de ferro.

Os decretos reacs de delegação fixarão o logar da residencia dos empregados e designarão os guardas de estradas e os inspectores ordinarios que ficarão subordinados a cada inspector-chefe.

Art. 11. Os guardas de estradas, os inspectores, os inspectores-chefes, prestarão, perante o tribunal de primeira instancia do districto de sua residencia, o juramento seguinte:

«Juro fidelidade ao rei, obediencia á Constituição e ás leis «do povo belga, e desempenhar fielmente as funcções que me «são conferidas.»

Não obstante, os seus poderes não ficarão circumscriptos ao districto desse tribunal.

Em caso de mudança de residencia, o acto da prestação do juramento será transcripto e visado no cartorio do escrivão da primeira instancia a cuja jurisdicção pertencer a nova residencia.

Art. 12. Os guardas de estradas, inspectores e inspectores-chefes pesquisarão e constatarão, por meio de autos que farão fé até á prova em contrario, em toda a extensão da estrada de ferro, nas estações e suas dependencias, assim como nas zonas determinadas nos arts. 2, 3, 5 e 6 da presente lei, todos os delictos e contravenções em materia de estradas publicas, e todas as infracções aos regulamentos e leis relativas ás estradas de ferro, ao seu trafego e policia.

Nas communas flameugas do reino, os autos serão redigidos de conformidade com as disposições da lei de 3 de Maio de 1889.

Art. 13. Elles ratificarão dentro de tres dias, seus autos perante o juiz de paz ou algum de seus supplentes, ou perante o burgomestre ou um dos vereadores, quer do cantão ou da communa de sua residencia, quer do cantão ou da communa em que se tiver committido ou constatada a infracção.

Em falta de ratificação os autos não farão fé até á prova do contrario.

Art. 14. Os guardas de estradas e os inspectores remetterão os autos que tiverem lavrado ao inspector-chefe, dentro das vinte e quatro horas que se seguirem:

Os autos serão transmittidos, dentro de tres dias, ao official encarregado das funcções do ministerio publico junto ao tribunal de policia, ou ao procurador do rei, segundo tractar-se de uma simples contravenção ou de um delicto.

O official que tiver recebido a ratificação será obrigado a dar aviso della, dentro de oito dias, ao procurador do rei.

Art. 15. Os inspectores e inspectores-chefes serão officiaes da policia judiciaria.

Elles investigarão os crimes e os delictos em toda a extensão das vias ferreas, estações e suas dependencias, em uma zona de 500 metros de cada lado.

Para pesquisa dos crimes e delictos, cumularão elles as funcções de todos os outros officiaes de policia judiciaria com prevenção de jurisdicção, com excepção do procurador do rei e do juiz de instrucção.

Art. 16. A presente lei não é applicavel: 1.º ás estradas de ferro vicinaes; 2.º aos tramways; 3.º ás ligações industriaes; 4.º ás communicações estabelecidas no interesse de uma exploração de minas de accôrdo com a lei de 2 de Maio de 1837; 5.º ás estradas de ferro exclusivamente militares destinadas a assegurar as communicações entre obras de uma posição defensiva.

As disposições, porém, do titulo segundo são applicaveis ás estradas de ferro vicinaes.

Art. 17. A lei de 15 de Abril de 1843 fica revogada.

LEI SOBRE O CONTRACTO DE TRANSPORTE

(DE 25 DE AGOSTO DE 1891) (1)

CAPITULO I

Disposições geraes

Art. 1. O contracto de transporte se constata por todos os meios de direito e particularmente pela nota de expedição (*lettre de voiture*).

A nota de expedição indicará :

- 1.º O logar e a data da expedição ;
- 2.º O nome e o domicilio do expedidor ;
- 3.º O nome e o domicilio do destinatario ;
- 4.º O nome e o domicilio do commissario por intermedio do qual se fizer o transporte ou do conductor do vehiculo.

5.º A natureza, o peso ou conteúdo dos objectos a transportar, o numero e a marca particular dos volumes ;

6.º O prazo e o preço do transporte ou as condições regulamentares ás quaes se referirem as partes.

A nota de expedição será assignada pelo expedidor ou pelo commissario.

Art. 2. O commissario ou o conductor do vehiculo (*voiturier*) será obrigado a inscrever no seu livro-diario, segundo as declarações do expedidor, a natureza, a quantidade e, sendo pedido, o valor dos objectos a transportar.

Art. 3. Elle responde pela chegada, no prazo convencional, das pessoas ou das cousas a transportar, salvo os casos fortuitos ou de força maior.

Art. 4. Elle é responsavel pela avaria ou perda das cousas, assim como pelos accidentes sobrevindos aos viajantes, si não provar que a avaria, a perda ou os accidentes provêm de causa extranha que não lhe póde ser imputada.

Art. 5. Elle é fiador do commissario ou conductor do vehiculo a quem tiver confiado os objectos a transportar.

Art. 6. Até á chegada dos objectos ao destino e salvo estipulação em contrario na nota de expedição, o conductor do vehiculo será obrigado a seguir as instrucções do expedidor, que é o unico que tem o direito de dispôr do expedido.

O direito do expedidor cessará a partir da entrega da mercadoria ao transporte a domicilio ou da remessa ao destinatario do aviso de chegada.

Art. 7. O recebimento dos objectos transportados extingue qualquer acção contra o conductor do vehiculo ou o commissario, salvo o caso de reservas speciaes ou de avarias occultas.

(1) Modificando as arts. 96 a 103 do Codigo Commercial e decreto de 24 de Novembro de 1829.

As reservas ou reclamações deverão ser formuladas por escripto e dirigidas ao conductor do vehiculo o mais tardar no segundo dia depois do recebimento quanto ás perdas e damnos apparentes, e no prazo maior de sete dias, não incluído o do recebimento quanto aos atrazos.

Todavia será o destinatario obrigado a admittir immediatamente a verificação dos objectos transportados, si a avaria ou perda parcial fôr assignalada pelo conductor no momento da entrega.

No caso de avaria occulta ou de falta no interior dos objectos transportados, a reclamação do destinatario ainda poderá ser admittida, si fôr formulada por escripto e dirigida ao conductor em um prazo que não exceda a sete dias, não incluído o do recebimento, provado que a falta ou avaria é anterior á entrega.

A excepção prevista no caso de avaria occulta ou de falta no interior dos objectos transportados não será applicavel, si a verificação da mercadoria tiver sido proposta ao destinatario ou seu representante no momento da entrega.

Não ficará aberta a acção sinão relativamente aos pontos que tiverem sido objecto de reserva ou de reclamação especial.

Art. 8. Em caso de recusa dos objectos transportados ou de contestação no recebimento, será o seu estado verificado, a pedido do interessado por um ou tres peritos nomeados por despacho do presidente do tribunal do commercio dado ao pé de requerimento.

O destinatario dos objectos transportados será chamado por carta registrada indicando o dia e hora da vistoria.

O despacho poderá prescrever o deposito ou sequestro dos objectos, e bem assim o seu transporte para logar publico ou privado.

Poderá tambem ordenar a venda em favor do conductor do vehiculo ou do commissario, até á importancia do que lhe fôr devido na occasião do transporte. Esta venda será feita publicamente na localidade designada pelo presidente, e tres dias pelo menos depois que fôr transmittido aviso ao destinatario e ao expedidor. Este prazo poderá ser elevado ao dobro quando um dos interessados residir no estrangeiro.

Em caso de urgencia poderá o presidente abreviar os prazos. O despacho não será susceptivel de opposição, nem appello. Elle será executorio immediatamente e antes de registro.

Art. 9.º Todas as acções que derivarem do contracto de transporte das cousas, com excepção das que resultarem d'um facto qualificado por lei penal, prescreverão seis mezes depois sendo materia de transportes interiores, e um anno depois si de transportes internacionaes.

Contar-se-á a prescripção, em caso de perda total ou de atrazo, do dia em que o transporte dever ter sido effectuado, e,

no caso de perda parcial, ou de avaria do dia da entrega das mercadorias.

Em caso de applicação irregular da tarifa ou de erros de calculo na fixação das despesas de transporte e accessorias, a prescripção contar-se-á a partir do dia do pagamento.

Prescreverão em um anno as acções nascidas do contracto de transporte das pessoas, com excepção das que resultarem de um facto qualificado por lei penal.

A prescripção contar-se-á a partir do dia em que se tiver dado o facto de que resulte a acção.

As acções recursorias deverão sob pena de prescripção ser apresentadas no praso de um mez da data da notificação que dér logar ao recurso.

Art. 10. As disposições contidas no presente capitulo são applicaveis ás explorações de estradas de ferro, salvo as derogações resultantes do capitulo segundo.

CAPITULO II

Dos transportes por estradas de ferro

§ 1.º DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 11. As administrações de todas as estradas de ferro postas á disposição do publico são obrigadas a effectuar os transportes de pessoas e mercadorias, tendo em vista os quaes foi estabelecida a estrada de ferro.

Art. 12. Os livros e escriptos para os registros dos transportes e cobrança das taxas serão determinados em regulamentos particulares.

Esses regulamentos serão decretados pelo Ministro das Estradas de Ferro, Correios e Telegraphos, para as estradas de ferro do Estado. Para as estradas de ferro concedidas e para as vicinaes, sel-o-ão pela respectiva administração mediante approvação do Ministro competente.

Esses livros e escriptas terão em justiça o mesmo valor que os livros e escriptas do commerciante e dos commissarios.

Art. 13. O contracto de transporte será concluido pelos preços e condições das tarifas e regulamentos legalmente publicados.

Art. 14. Os preços e condições dos transportes serão fixados: nas estradas de ferro do Estado por uma lei especial, ou em virtude dessa lei; nas estradas de ferro concedidas e nas estradas de ferro vicinaes, por sua administração, nos limites das clausulas de concessão e mediante approvação do Ministro competente, salvo as excepções permittidas em virtude de uma lei especial.

Todo decreto que approvar ou modificar os preços e condições dos transportes não poderá ser posto em execução, sinão quinze dias depois de sua publicação no «Monitor». Entretanto, será esse praso de tres mezes no minimo, para qualquer elevação de tarifa, salvo disposição contraria nos actos de concessão.

Esses dous prazos poderão ser reduzidos a vinte e quatro horas quando se tractar de transportes internacionaes.

As administrações de todas as estradas de ferro são obrigadas a publicar as tarifas e horarios nas suas estações, por editaes ou de outro modo.

Art. 15. E' prohibido a todas as administrações de estradas de ferro fazer accórdos particulares, modificando os preços e condições das tarifas.

São, não obstante, auctorizadas as reduções de preços devidamente publicadas, e egualmente accessiveis a todos nas mesmas condições e nas mesmas circumstancias.

§ 2.º DOS VIAJANTES

Art. 16. Um regulamento determinará as condições de admissão dos viajantes ao transporte. Elle indicará os viajantes que não poderão ser admittidos nos trens.

Art. 17. Fica interdicta á administração inserir em suas tarifas au regulamentos estipulações que modifiquem, relativamente aos accidentes sobrevindos aos viajantes, a responsabilidade que lhe incumbe segundo o direito commum.

§ 3.º BAGAGENS E MERCADORIAS

Art. 18. Um regulamento determinará as condições nas quaes o viajante tem o direito de fazer transportar as suas bagagens pelo trem em que fôr admittido, e quaes as bagagens que poderá guardar comsigo.

A administração não incorrerá por estas ultimas em responsabilidade alguma, salvo si fôr verificada falta sua.

Art. 19. Pela entrega das bagagens a despacho será dado um boletim numerado e datado, indicando os pontos de partida e de destino, o numero e o peso total dos volumes, o preço cobrado, e, dado o caso, declarações de juros na entrega.

Art. 20. As bagagens serão entregues na chegada do trem, em troca do boletim.

Art. 21. Em cada estação, será obrigada a administração a ter um compartimento em que serão collocados em segurança as bagagens não reclamadas depois de chegada do trem, e as que os viajantes pedirem que fiquem em deposito.

A responsabilidade da administração é limitada ás obrigações do depositario.

O depositante receberá um boletim constatando a natureza, o numero e, si o desejar, o peso total de seus volumes.

Si este não os reclamar no prazo fixado nos regulamentos, fica a administração auctorizada a promover a venda de ditos objectos, de accôrdo com o artigo 8, ou a declarar sua prescripção em beneficio do Estado em execução das leis em vigor.

Art. 22. Um regulamento determinará as condições de admissão de mercadorias ao transporte. Elle indicará as mercadorias que não poderão ser admittidas ao transporte.

Indicará egualmente os despachos para os quaes foi exigida nota de expedição.

Art. 23. No caso em que a nota de expedição não fôr exigida, os agentes da administração registrarão as declarações verbaes do expeditor.

Art. 24. A administração é obrigada a dar ao expeditor; si este exigir, um recibo declarando o numero de volumes, o peso total, o dia e hora da acceitação, o destino, a tarifa em cujas condições se deverá fazer o transporte, suas declarações quanto á natureza da mercadoria, e, eventualmente, as que indicarem os artigos 41 e 42.

Art. 25. Todas as declarações das notas de expedição contrarias ás estipulações regulamentares auctorizadas por lei, serão reputadas irritas e nullas.

Art. 26. Qualquer falsa declaração que tiver por fim ou por consequencia alterar ou illudir a applicação das tarifas e dos regulamentos dará logar ao pagamento da taxa supplementar fixada pelas tarifas e regulamentos, sem prejuizo das penalidades comminadas pelas leis e as indemnizações que forem necessarias.

Art. 27. Si a administração tiver motivos serios para suspeitar uma falsa declaração ou a presença de materias nocivas perigosas não declaradas ou prohibidas de transporte, poderá fazer proceder a abertura dos volumes ou bagagens, mesmo dos que estiverem em deposito, e dos que os regulamentos auctorizam o viajante a ter comsigo, quer em presença do expeditor ou viajante, quer, em caso de ausencia ou recusa, com a intervenção de um official de policia judiciaria.

Art. 28. A administração é obrigada a effectuar os transportes de mercadorias na ordem em que elles fôrem confiados, salvo as razões de preferencia que se fundarem no interesse publico ou nas necessidades do serviço.

Art. 29. Os regulamentos determinarão os prazos em que se deverão effectuar:

1.º A acceitação dos transportes ou o acto de serem os vagões postos á disposição do expeditor:

2.º Os transportes;

3.º A entrega das mercadorias ao destinatario.

Não poderá ser marcado prazo para acceitação de transportes destinados ao interior do paiz, sinão quando se tractar:

1.º de expedições por carregamento completo em serviço de pequena velocidade;

2.º de animaes vivos.

O prazo não poderá ser de mais de dois dias para os transportes que necessitarem do emprego de menos de cinco vagões, e de quatro dias quando o material pedido fôr consideravel.

O fornecimento, em prazo determinado, do material especial, nos termos dos regulamentos não é obrigatorio.

A administração não é obrigada a receber a mercadoria antes de feito o carregamento.

Art. 30. Os prazos serão calculados de hora a hora.

As horas da noite não serão descontadas.

Art. 31. Não é obrigatorio nos domingos e dias feriados aceitar objectos a transporte, ou pôr vagões á disposição do expedidor, ou ainda fazer a entrega de mercadorias ao destinatario.

Quando fôr domingo ou feriado o dia que se seguir ao da apresentação na estação de partida, o prazo da entrega começará a correr vinte e quatro horas mais tarde.

Do mesmo modo, quando fôr domingo ou feriado o ultimo dia do prazo de entrega, este prazo só expirará no dia que immediatamente seguir.

Estas diversas excepções não serão applicaveis a certas mercadorias que serão especificadas por um regulamento.

No caso em que a administração introduzir nos seus regulamentos a interrupção dos transportes de mercadorias durante os domingos e dias feriados, os prazos de entrega do material e os prazos de transportes serão augmentados na mesma relação.

Art. 32. Quando o carregamento não se puder fazer immediatamente, os pedidos de transportes serão constatados por sua inscripção em um registro especial, e, alem disso, si o expedidor o reclamar, por meio de um boletim indicando o dia e hora em que serão elles entregues á administração.

Art. 33. As mercadorias susceptiveis de prompta deterioração poderão, finco o prazo fixado para a retirada, ser vendidas *même de la main à la main*, depois de dado aviso ao destinatario, e sem outra formalidade alem da constatação prévia de seu estado por um official de policia judiciaria.

O resultado da venda será annunciado ao expedidor e ao destinatario.

Em todos os outros casos, si o destinatario não receber as mercadorias no prazo fixado pelos regulamentos, a administração é auctorizada a promover a venda das mercadorias, na conformidade do art. 8, ou a declarar-as de dominio publico, em execução, das leis em vigor.

§ 4.º DA RESPONSABILIDADE

Art. 34. Toda perda ou avaria, toda recusa ou atrazo, quer na acceitação dos pedidos de transportes, quer na entrega do ma-

terial, quer na das mercadorias ou bagagens, obrigará a administração da estrada de ferro a reparar, na forma do direito commum, o prejuizo causado.

Nenhuma indemnização será devida, mesmo em caso de seguro, si a perda, a avaria, a recusa ou atrazo fôr a consequencia de um caso fortuito, de força maior ou de uma causa extranha que não possa ser imputada á administração.

Relativamente á recusa ou atrazo será considerada caso de força maior a circumstancia de terem os transporte excedidos os limites do trafego normal.

Art. 35. As disposições relativas: 1.º aos prazos dentro dos quaes deva se fazer a acceitação dos transportes, ou pôr os vagões á disposição do expedidor; 2.º ao atrazo na acceitação dos pedidos de transportes ou na entrega do material, não serão applicaveis ás estradas de ferro vicinaes.

Art. 36. As tarifas ou os regulamentos não poderão, fóra dos casos previstos em seguida, modificar em proveito da administração as condições e a extensão da responsabilidade que lhe incumbe segundo o artigo 34.

Não obstante, em materia de transportes internacionaes fica livre a administração de estipular que ella não responde pelos factos occorridos fóra do paiz, sinão nos limites das obrigações das administrações estrangeiras para com ella.

Art. 37. E' permittido á administração estipular que não responde por perdas ou avarias, nem pelos riscos a que são expostos em viagem:

1.º Os animaes vivos;

2.º As mercadorias consideradas em virtude de regulamento, como sujeitas a avaria por sua propria natureza, ou pelo simples facto do transporte pela estrada de ferro;

3.º As mercadorias que a pedido formal ou escripto do expedidor, forem transportadas em vagão descoberto, mas que segundo os regulamentos devem ser transportadas em vagão fechado ou coberto, ou que o forem sem acondicionamento ou mal acondicionadas, ao passo que em razão de sua natureza, devam ser convenientemente acondicionadas;

4.º Os objectos collocados em vehiculos transportados.

5.º As mercadorias encerradas em vagons que viajarem com o *chumbo* do expedidor, e a pedido deste, contanto que os *chumbos* estejam intactos;

6.º As mercadorias que, em virtude de regulamentos ou em consequencia de convenções fôrem acompanhadas pelo expedidor ou seus prepostos;

7.º As mercadorias cujo carregamento tiver sido feito aos cuidados de expedidor.

A disposição relativa ao carregamento feito aos cuidados do expedidor não é applicavel ao carregamento effectuado sob a vigilancia especial dos empregados da estrada de ferro, si esta vi-

gilancia tiver sido reclamada segundo as condições regulamentares.

Quando ao carregamento effectuado fóra dessa vigilancia, a administração poderá além disso estipular que não se responsabilisa pelo numero de volumes e o peso mencionados no recibo ou na nota de expedição, salvo si a verificação do numero e do peso tiver sido reclamada pelo expedidor, quer nas installações da estradas de ferro, quer nas do expedidor, de conformidade com os regulamentos.

Art. 38. Quando as mercadorias fôrem sujeitas a soffrer diminuição de peso durante o transporte, a administração poderá estipular que ella não é responsavel pela falta até uma certa quantidade que será determinada em regulamento.

Art. 39. Si a descarga se fizer aos cuidados do destinatario, poderá a administração estipular que ella não é responsavel por avarias ou por falta que houver no numero dos volumes ou no peso das mercadorias, salvo si as avarias ou falta tiverem sido verificadas em presença dos empregados da administração, na occasião da descarga ou da entrega do vagão do destinatario.

Exigindo o destinatario, a administração será obrigada a proceder a esta verificação, de conformidade com as condições regulamentares.

Art. 40. Nos casos previstos nos artigos 37, 38 e 39 o interessado conservará seu direito á reparação do damno conforme o direito commum, si provar que as perdas ou avarias não resultam de circumstancias especiaes que auctorizem a administração a declinar de sua responsabilidade.

Art. 41. O expedidor terá a faculdade de avaliar, na occasião da entrega da mercadoria, e mediante o pagamento de uma taxa proporcional, um juro na entrega. Em caso de perda de avaria ou de atrazo, elle terá direito, desde então, não sómente á indemnização ordinaria estipulada no forma do artigo 42, mas a por perdas e danos até á importancia de sua declaração cabendo-lhe fixar o prejuizo.

Art. 42. Em falta de avaliação do prejuizo, as tarifas ou os regulamentos poderão limitar as perdas e danos:

1.º em caso de perda, ao reembolso do valor das bagagens e da mercadoria, segundo o preço corrente do commercio, na occasião e no logar da expedição, além das despesas de alfandega e de transporte pagos posteriormente;

2.º Em caso de avaria, ao pagamento de uma indemnização calculada segundo o valor fixado como se acaba de dizer.

3.º Em caso de atrazo, á restituição de todo ou de parte do preço de transporte.

Si a duração do atrazo exceder o prazo fixado nos regulamentos, o interessado terá direito á indemnização pelo modo como se estabelece no caso de perda.

Art. 43. As disposições regulamentares designarão os obe-

jectos que, em razão de seu grande valor, não serão admitidos, sinão sob certas condições, incluídas as restrictivas de responsabilidade, como se estabelece no presente titulo.

Art. 44. A administração tem a faculdade de offerer ao publico tarifas, de preços reduzidos, com fixação de um maximo de indemnização em caso de perda ou de avaria.

A applicação dessas condições deverá ser accepta expressa ou tacitamente pelo expedidor.

Art. 45. Não obstante as disposições dos arts. 42, 43 e 44, as perdas e damnos serão reguladas pelo direito commum em todos os casos em que o damno tiver por causa um dolo ou uma falta imputavel á administração ou a seus empregados.

Art. 46. O expedidor ou o destinatario póde reclamar as mercadorias ou as bagagens reencontradas, restituindo a indemnização proveniente da perda, deduzida a indemnização do atrazo.

Elle perderá o direito a essa faculdade si tiver deixado passarem mais de quinze dias a partir daquelle em que as mercadorias ou bagagens lhe fõrem offercidas pela administração.

Art. adicional. Ficam revogados: 1.º os artigos 96 a 108, inclusive, do codigo de commercio; 2.º o decreto real de 24 de Novembro de 1829, regulamentando o serviço de transportes terrestres.

O Governo é auctorizado a submeter o trafego das diligencias e dos carros de transportes ás medidas que julgar necessarias para assegurar a conservação da boa ordem e segurança dos viajantes.

CAPITULO QUINTO

LEGISLAÇÃO ALLEMÃ

LEI SOBRE AS EMPRESAS DE ESTRADAS DE FERRO

(DE 3 DE NOVEMBRO DE 1838)

§ 1.º

Toda sociedade que se propuzer estabelecer uma estrada de ferro (1) deverá dirigir-se ao Ministerio do Commercio (2), e indicar (3) exactamente os pontos principaes da linha projectada, assim como a importancia do capital acções destinada á empresa. Si, de um modo geral, nada se oppuzer á empresa, o plano desta deverá ser submettido a um exame aprofundado, de accôrdo com as instrucções já em vigor, ou que forem pramulgadas ulteriormente. Si em seguida a esse exame fôr dada nossa auctorização soberana, o Ministro do Commercio, indicando as medidas e condições especiaes que forem julgadas necessarias, fixará um prazo para ser fornecida a prova de ter sido subscripto o capital acções e de ter sido effectivamente constituida a sociedade sobre as base dos estatutos votados pelos accionistas.

§ 2.º

As prescripções relativas ás acções e obrigações dos accionistas são as seguintes:

1.º As acções poderão ser ao portador, e não submettidas ao sello.

2. A emissão das acções não deverá fazer-se antes do pagamento total de sua importancia nominal. O mesmo se fará com titulos promissorios ao portador, titulos provisorios etc. Os pagamentos parciaes apenas darão logar a recibos nominativos.

(1) A presente lei não se applica aos tramways.

(2) Posteriormente Ministerio das Obras Publicas.

(3) Esta lei foi introduzida nos novos territorios adquiridos por decreto de 19 de Agosto de 1860, com excepção dos §§ 11 a 13, 15 a 19, 38 a 41 e 44. Para o Hohenzollern houve uma lei especial de 1.º de Maio de 1865.

3.º O subscriptor de acção é absolutamente obrigado a entrar com 40 % da importância nominal da acção; elle não poderá subtrahir-se a esta obrigação, transmittindo seus direitos a um terceiro, nem poderá ser excluído d'elle pela sociedade. Será permittido estabelecer para os casos de atrasos no pagamento das entradas parciaes, multas convencionaes cuja importância poderá ser fixada, sem que seja preciso observar as prescripções legaes vigentes a este respeito.

4.º Feita a entrada de 40 %, quando o subscriptor primitivo tiver transmittido seus direitos a uma pessoa, a sociedade poderá, segundo optar :

a) excluir o subscriptor primitivo de suas obrigações e dirigir-se unicamente ao cessionario, ou

b) apezar da cessão, continuar a se dirigir ao subscriptor primitivo, não podendo, porém, ter acção contra o cessionario.

A decisão que a este respeito fôr tomada pela direcção da sociedade deverá ser publicada por occasião do primeiro aviso aos accionistas chamando-os para uma entrada parcial.

5.º Toda cessão ulterior dará logar á applicação das disposições prescriptas no n.º 4. para a primeira cessão.

6.º Si, depois da entrada dos 40 %, as entradas parciaes ultteriores não forem effectuadas, a sociedade terá o direito de

a) accionar o devedor, ou,

b) declarar-o destituido de seus direitos á somma realzada, e dos que possa ter adquirido em virtude de entradas já realzadas, medeante desoneração de suas obrigações para com a sociedade. Poderão ser emittidas novas acções para o total da somma subscripta pelos interessados que por esse modo se separem da sociedade.

§ 3.º

O estatuto deverá ser submittido á Nossa approvação soberana, depois do estabelecimento prévio do plano de construcção.

Emquanto não tiver logar a approvação, a situação da Sociedade e de seus representantes será regida pelas prescripções legaes geraes applicaveis aos contractos de sociedade de mandato. A approvação do estatuto que deverá ser publicada no repertorio das leis, confere á sociedade os direitos de uma corporação ou de uma Sociedade anonyma.

§ 4.º

Fica reservada ao Ministerio do Commercio a approvação do traçado (1) para seu estabelecimento completo entre todos os pontos intermediarios. Todas as minudencias da construcção da estrada de ferro, como dos vagões a utilizar, serão igualmente

(1) A auctorização não é necessaria para as modificações de construcções indispensaveis, por exemplo o alargamento de uma passagem superior tornada insufficiente.

submettidas a essa approvação. (1) Todos os trabalhos preparatorios, destinados a obtenção da approvação, incumbem a Sociedade e serão executados á sua custa.

§ 5.º

A construcção dos ramaes não poderá fazer-se, como a das novas estradas de ferro em geral, sinão em virtude da Nossa approvação soberana.

§ 6.º

O numero de acções primitivamente fixado não poderá ser augmentado sem auctorização. A sociedade não poderá fazer emprestimo (a compra a credito não é assimilada a emprestimo), sem auctorização do Ministerio do Commercio, que, no caso de ter dado o consentimento, poderá exigir a constituição de um fundo para o serviço dos juros e amortização.

§ 7.º

A Sociedade poderá adquirir os terrenos necessarios á empresa sem approvação prévia das auctoridades do Estado; mas para a venda de terrenos a auctorização do Governo é necessaria.

§ 8.º

Si não puder accordar com os proprietarios de terrenos a aquisição dos que fõrem necessarios para o estabelecimento da linha, a Sociedade terá o direito de desapropriação (2) applicavel mesmo aos uso-fructuarios. (3)

Este direito abrange particularmente:

- 1.º Os terrenos necessarios ao estabelecimento da linha;
- 2.º Os destinados a linhas de desvio;
- 3.º O espaço necessario para, pôr de lado a terra e cascalho retirados dos córtes, dos tunneis e dos explanados;
- 4.º O espaço occupado pelas estações, guaritas de vigilancia e de guardas, estações de agua e depositos de carvão para uso das machinas a vapor, que devam ser installadas ao longo da linha;
- 5.º Finalmente, em geral todos os terrenos e logares necessarios para que a estrada de ferro possa servir de via-publica de uso geral, ou que, em consequencia do estabelecimento da estrada de ferro, torne-se indispensavel adquirir no interesse publico.

(1) Quando tiver sido approvada a construcção, os ribeirinhos lesados não poderão pedir a sua suppressão, e sim apenas uma indemnização.

(2) Lei de desapropriação de 11 de Junho de 1874.

(3) Os danos resultantes da utilização do terreno desapropriado pela estrada de ferro não justificam um pedido de indemnização particular da parte do proprietario por occasião da desapropriação.

Em cada caso especial, decidirá o Governo quaes são os terrenos que devam ser exigidos para os diversos destinos mencionados acima (ns. 1 a 5); poderá haver recurso dessas decisões para o ministerio. O direito de desapropriação não abrangerá os logares necessarios para installações taes como armazens de mercadorias, e outros edificios semelhantes, que não fôrem construidos para o fim publico mencionado no n. 5, mas unicamente no interesse privado da Sociedade.

§ 9.º

Além do direito de desapropriação, a Sociedade terá o de utilizar temporariamente logares que não lhe pertençam para estabelecimento de caminhos provisorios extracção de materiaes, etc., como tem o Estado o de estabelecimento e conservação de estradas. O Governo determinará, com recurso para o ministerio do commercio, em que medida poderá esse direito ser exercido, de conformidade com as regras em vigor nas differentes partes do paiz; e a que terrenos se applicará.

Não obstante, a faculdade concedida ás Sociedades no presente paragraho não abrange as extracções de terra para fabricaçção de tijolos e outros materiaes de construcção analogos, nem a abertura de pedreiras ou utilização de pedreiras já abertas.

§ 10

Quando a sociedade tiver se utilizado de um terreno contiguo para nelle depositar terras ou cascalho (§ 8, n. 3), o proprietario do mesmo terá o direito, uma vez que tenha-se feito uso, ou de abandonal-o á sociedade definitivamente, cu de retomal-o mediante uma indennização pela diminuição de valor occasionada. Entretanto, cessará o direito de retomar o terreno, que tem o proprietario, quando a posse definitiva, d'elle for necessaria para segurança da linha.

§ 11

Nos paizes em que o *Allgemeine Landrecht* (direito civil do paiz), estiver em vigor, a desapropriação se fará de accôrdo com os §§ 8 a 11, Parte II, titulo II. O Governo nomeará os peritos e dirigirá o processo da avaliação, convocadas devidamente as duas partes. O proprietario será obrigado a entregar o terreno á Sociedade mediante o pagamento do valor da desapropriação ou a fazer o deposito legal da somma; si for preciso o Governo o obrigará a isso.

Si o proprietario não ficar contente com a avaliação dos peritos, poderá solicitar uma decisão judiciaria sobre o valor do terreno. A Sociedade não tem esse direito.

Na provincia rhenana, si o *Allgemeine Landrecht*, não estiver em vigor, o exercicio do direito de desapropriação (§ 8) e a

fixação da indemnização de desapropriação, realizar-se-ão segundo as regras de direito ali vigentes.

§ 12

Si feita uma indemnização, houver além do proprietario outras pessoas de direito, o Governo poderá decidir si será preciso depositar a importancia da desapropriação ou fornecer uma caução equivalente (1). Neste ultimo caso, a sociedade deverá pagar o juro legal, usual no paiz, a partir do dia da entrega do terreno.

§ 13

A indemnização pela utilização temporaria dos terrenos será fixada da mesma maneira que a da desapropriação, (§ 11); mas poderá ser exigida uma caução proporcionada ao valor do terreno, pela sua utilização. O Governo regularizará, neste caso, provisoriamente a questão.

§ 14 (2)

Além da indemnização pecuniaria, a Sociedade é obrigada a estabelecer (3) e conservar todas as installações relativas ás estradas, passagens de nivel, caminhos de gado, cercas, irrigações e barragens que o Governo (4) julgar necessarias para garantir os proprietarios visinhos contra os perigos e prejuizos na utilização de seus terrenos.

Si a necessidade de estabelecer essas installações apparecer depois da abertura da estrada de ferro, em consequencia de transformações operadas nos terrenos visinhos, a Sociedade é obrigada a estabelecê-las e conservá-las, mas sómente á custa dos proprietarios interessados, os quaes deverão prestar uma caução, si a Sociedade o pedir.

§ 15

O pagamento das indemnizações pelos terrenos submittidos á desapropriação em virtude do § 8 será regido pelas disposições legaes em vigor nas differentes partes do paiz para a construção de estradas, não sendo preciso distinguir si a alienação é feita por desapropriação, ou por contracto livremente feito. Os respectivos documentos serão isentos de sello e de taxa de registro. (5)

(1) Entre os que têm direito de indemnização é preciso mencionar os rendeiros e locatarios, ainda quando os seus direitos não forem reaes.

(2) O § 14 trata da obrigação de estabelecer installações no interior dos terrenos contiguos; os §§ 4 e 5 do regulamento do trafego da obrigação de garantir a segurança da linha e do trafego.

(3) Si a construção da linha tornar precisa a modificação de uma estrada já existente ou o estabelecimento de uma nova, as despesas da modificação ou de construção nova, assim como as de conservação incumbirão á estrada de ferro.

(4) Pelos visinhos; não existe direito de acção, tendo em vista o estabelecimento de installações de protecção. O direito de desapropriação resultante do § 14 é um effeito de direito publico.

(5) Os ribeirinhos das vias publicas municipaes não têm direito á indemnização em caso de modificação dessas vias pela construção da estrada de ferro.

§§ 16 a 19

(Supprimidos pelo § 57 da lei de desapropriação).

§ 20

A Sociedade é responsavel por todas as acções de indemnização movidas ao Estado em consequencia da construcção da linha, quer tenham sido os pedidos de indemnização reconhecidos por ella, quer tenham sido admittidos judicialmente, sendo a Sociedade devidamente representada.

§ 21

O Ministerio do Commercio fixará, depois de ter ouvido a Sociedade, os prazos dentro dos quaes as construcções e installações devam ser executadas e terminadas; elle poderá exigir uma caução para observação desses prazos. Em caso de não conclusão nos prazos fixados, as construcções e installações poderão ser postas em hasta publica — como estiverem — por conta da Sociedade, com a condição para os compradores de terminal-as. Não obstante, antes do leilão deverá ser a Sociedade intimada á conclusão da linha dentro de um prazo pre-emptorio de seis (6) mezes.

§ 22

A estrada de ferro não poderá ser aberta ao trafego, sem que o Governo, depois de ter feito examinar as construcções e installações, dê a respectiva auctorização,

§ 23

A policia da estrada de ferro será confiada á Sociedade. Ella será feita de conformidade com um regulamento prescripto pelo ministerio do Commercio. O regulamento (1) indicará minuciosamente as attribuições dos empregados encarregados desse serviço.

§ 24

A Sociedade é obrigada a conservar continuamente a estrada de ferro e suas installações que servem para a execução dos transportes, de modo sufficiente para que estes se effectuem com segurança e de maneira apropriada ao fim da empresa. Ella poderá ser obrigada (2) a isso por via administrativa.

§ 25

A Sociedade é obrigada a indemnizar todos os damnos resultantes dos transportes na linha, (3) causados ás pessoas, ou

(1) Regulamento de 1900, que revogou o de 5 de Julho de 1892; veja o anexo (2.º volume, Bullstin des Transports Internationaux).

(2) Veja arts. 45 e 46 da Constituição do Imperio.

(3) Não se applica aos tramways nem ás vias ferreas auctorizados sómente pela policia administrativa do paiz e não pelo Governo.

ás mercadorias (1) transportadas, ou a outras pessoas e a seus bens. Ella não poderá eximir-se desta obrigação si não provando que o damno foi causado por culpa da propria pessoa, ou em virtude de caso fortuito inevitavel. Os perigos inherentes á propria natureza da empresa não são considerados como casos fortuitos exemptando da obrigação de indemnizar. (2)

§ 26

Durante os tres primeiros annos a partir do 1.º de Janeiro que se seguir á abertura ao trafego da estrada de ferro, e salvo as disposições do § 45, a sociedade terá o direito de emprender só—sem admissão de um concorrente o trafego do transporte e fixar como entender o preço do transporte dos viajantes e das mercadorias.

Não obstante deverá a Sociedade:

1.º Submitter ao Governo e publicar a tarifa adoptada desde o começo do trafego de transportes e as modificações ulteriores desde sua entrada em vigor, e no caso de augmento de taxas seis semanas antes de sua applicação.

2.º Transportar pelos preços fixados sem distincção de expeditor, todas as mercadorias entregues, com excepção daquellas cujo transporte por estradas de ferro fôr prohibido pelo regulamento da estrada de ferro, ou por medida de policia. (3)

§ 27

Findos os tres primeiros annos, poderão outros, além da sociedade, ser auctorizados a transportar pela estrada de ferro, mediante o pagamento de uma taxa de portagem (Bahngeld), ou de uma bonificação a determinar (veja §§ 28 a 31 e 45), si o ministerio do Commercio, depois de examinar a situação, julgar opportuno outorgar-lhes uma concessão.

§ 28

Estes concorrentes serão, no que diz respeito á policia da estrada de ferro, á conservação de suas installações e á obrigação de indemnizar, submettidos ás disposições prescriptas nos §§ 23, 24 e 25 para a Sociedade primitiva.

§ 29

No caso de falta de accôrdo entre a Sociedade e os empresarios de transporte que a substituirem, a taxa de portagem

(1) Applicavel tambem aos vagões postaes. A ruptura de um eixo de roda nem sempre é considerada caso fortuito. A excepção tirada do facto de que a pessoa lesada foi causadora do damno não abrange a falta de sua gente.

(2) Veja a lei de 3 de Maio de 1896, que diz: As estradas de ferro não têm o direito de subtrahir-se em seu proveito, parcial, ou totalmente, de antemão, por contracto ou convenções especiaes, a applicação do § 25 da lei de 3 de Novembro de 1898, que os obriga a indemnizar os damnos causados pelo transporte na licha ás pessoas transportadas e mesmo as outras. Os accôrds que celebrarem em contrario não têm effeito de direito.

(3) O art. 41 da Constituição imperial supprimiu as restricções relativas á concorrência.

(Bahngeld), que ella tem o direito de cobrar, deve ser calculada, tomando por base o producto real dos ultimos annos decorridos, de modo que venha a cobrir:

1.º As despesas de conservação e administração da estrada de ferro e seus annexos (com excepção das despesas de trafego e administração que incumbirem á empresa de transporte);

2.º a somma a pôr de lado segundo os estatutos, para alimentação de um fundo de reserva destinado a cobrir as despesas extraordinarias a que podem dar logar a estrada de ferro e seus annexos;

3.º os encargos que incumbem á sociedade (incluidos os mencionados no § 38);

4.º um lucro liquido que a sociedade deve receber em relação com o producto obtido precedentemente, a titulo de juro e ganho, sobre o capital empregado no estabelecimento da linha e seus annexos. Entretanto, esse lucro liquido não deverá exceder 10 %, ainda mesmo que o producto do capital de estabelecimento durante os annos precedentes tenha sido superior. Em compensação, si o producto dos annos precedentes não tiver attingido essa taxa, a somma destinada á sociedade a titulo de beneficio não poderá ser inferior a 6 % do capital de estabelecimento. São incluidas no capital de estabelecimento todas as despesas feitas para melhoramentos reconhecidos pelo Governo, si tiverem dado logar a um augmento desse capital.

§ 30

A taxa de portagem (Bahngeld) será calculada do modo seguinte:

1.º O lucro liquido médio de um anno será fixado segundo as contas dos 2 3/4 primeiros annos, estabelecidas pela sociedade, e a apresentar no ultimo timestre do primeiro periodo do trafego. Esse lucro liquido será repartido proporcionalmente ao capital de estabelecimento empregado na construcção da linha e seus annexos e ao serviço de tracção e de transporte inclusive o material, e a parte referente á estrada de ferro e seus annexos estabelecida de accôrdo com as prescripções do § 29 n. 4 será considerada como lucro liquido da estrada de ferro. O lucro liquido da estrada de ferro estabelecido nesta base, e a importancia média das despesas annuaes mencionadas no § 20 ns. 1 a 3, formarão conjuntamente a somma que deve servir de base ao estabelecimento do total da taxa de porcentagem.

2.º O trafego da estrada de ferro será avaliado segundo as receitas obtidas pelo transporte dos viajantes e das mercadorias. Essa avaliação far-se-á quer reduzindo a unidades — viajantes os quintaes transportados, segundo a proporção da receita resultante do transporte dos viajantes para a resultante do transporte das mercadorias, quer reduzindo a unidades—quintaes, segundo a mesma proporção, o numero dos viajantes transportados.

3.º A somma estabelecida de conformidade com o n. 1, dividida pelo *numero* do trafego de tracção e de transporte, reduzido a unidades—viajantes ou a unidades—quintaes, de conformidade com o n. 2, dá a taxa de portagem para um viajante ou para um quintal de mercadorias.

Si tiverem sido applicadas em uma estrada de ferro diferentes taxas para o transporte dos viajantes ou das mercadorias, dever-se-á adoptar por occasião da redução de accôrdo com o n. 2, como taxa para o transporte de viajantes a taxa mais reduzida, e como taxa para o transporte das mercadorias uma taxa média.

4.º O estabelecimento definitivo da taxa de portagem para a transporte dos viajantes e das mercadorias far-se-á em seguida segundo a proporção adoptada para a redução a unidades—viajantes ou a unidades—quintaes, tendo em conta a diversidade das taxas existentes para o transporte das mercadorias.

§ 31

A taxa de portagem setá novamente determinada em certas épocas que o Ministerio do Commercio deverá fixar para cada estrada de ferro, de tres em tres no minimo e de dez em dez annos no maximo. A Sociedade não poderá elevar a taxa de portagem; poderá apenas reduzi-la. A tarifa determinada para todo periodo, assim como as modificações operadas em todo o intervallo, deverão ser preferidas e applicadas a todos os transportes, sem distincção de empresario. Si a nova tarifa contiver um augmento da taxa de portagem, este augmento não poderá ser applicado antes de seis semanas de sua publicação.

§ 32

Poderá a sociedade, depois de regulamentada a taxa de portagem, de conformidade com os §§ 29 e 30, fixar então como entender os preços que desejar perceber como taxas de transporte além da de portagem; todavia, estas taxas não poderão ser calculados produzindo um lucro maior que 10 % do capital, empregado na empresa de transporte.

Além disso, a sociedade é obrigada:

1.º A submeter ao Governo e publicar a tarifa de transporte, tanto para viajantes como para mercadorias, a qual não poderá ser ulteriormente modificada sem o consentimento do Ministerio do Commercio, assim como as modificações effectuadas nas taxas existentes e nessas ultimas, seis semanas antes de sua applicação, em caso de augmento de taxas precedentemente reduzidas;

2.º A transportar pelos preços adoptados, sem distincção entre expedidores, todas as mercadorias que lhe forem entregues, e cujo transporte fôr administrativamente auctorizado.

§ 33

Quando, feitas as deducções referentes á empresa de transporte, incluída a somma annual a fixar nos estatutos, de acôrdo com o Ministerio, para a constituição de um fundo de reserva, o ultimo periodo decorrido tiver produzido em juros e ganho um lucro liquido de mais de 10 % do capital empregado na empresa, as taxas a cobrar deverão ser abaixadas de tal sorte que o lucro liquido não exceda esses 10 %. Mas quando o producto da taxa de portagem não alcançar o maximo de 10 % fixado no § 29, o producto das taxas de transporte poderá exceder até que estas duas receitas adicionadas dêem um lucro liquido de 10 % do capital empregado na empresa.

§ 34

Para tornar possível a execução das disposições dos §§ 29 a 33, deverá a Sociedade fazer contabilidade exacta de todas as partes de sua empresa, de conformidade com as instrucções dada pelo Ministerio do Commercio. Essa contabilidade deverá ser annualmente apresentada ao Governo.

§ 35

As divergencias que se levantarem entre a sociedade e os particulares, relativamente á taxa de portagem e de transporte, decidirá o Governo, com recurso para o Ministerio do Commercio.

§ 36

O direito pertencente ao Estado, em virtude do monopolio postal, de transportar, em dias e entre certos pontos determinados, viajantes e mercadorias, fica transmittido ás estradas de ferro, si for preciso que desapareça, para a sua exploração, a exclusão da industria privada em favor do Estado, estipulada nesse monopolio; a administração dos Correios terá o direito de utilizar-se da estrada de ferro para transporte dos objectos postaes nas condições seguintes:

1.º A sociedade é obrigada a organizar seu trafego, tanto quanto possível, de acôrdo com as necessidades da administração dos Correios;

2.º Transportará gratuitamente cartas, dinheiro e outros objectos submettidos ao monopolio postal;

3.º Deixará circular gratuitamente os vagões postaes necessarios para transportar os objectos confiados ao Correio;

4. Si a administração dos Correios julgar conveniente fazer transportar passageiros pela Sociedade, esta será obrigada a dar-lhes preferencia sobre as outras pessoas, e transportal-as na classe fixada para isso, uma vez por todas, pelo Correio, mediante o pagamento de taxa ordinaria de viajantes, cobrada para essa classe de vagões;

5.º A Sociedade será obrigada a transportar gratuitamente as pessoas munidas de bilhetes de livre percurso postal, com a condição de que essas pessoas só façam uma parte do percurso nos carros de viajantes e que o resto seja effectuado nos vagões postaes ;

6.º Si o trafego regular do Correio na estrada de ferro, fôr interrompido por culpa da Sociedade, e si esta interrupção obrigar a administração dos Correios a confiar provisoriamente seu serviço a uma outra empresa, a Sociedade supportará as despesas desta substituição.

No caso em que fôr auctorizada uma concurrencia para o transporte por estradas de ferro (§ 27) os concurrentes terão, perante a administração dos Correios, as mesmas obrigações que os empresarios primitivos (§ 35). A repartição desses encargos entre os diversos empresarios será feita por occasião da concessão.

§ 38

As estradas de ferro serão obrigadas a pagar um imposto proporcional ao producto da totalidade do capital acções, depois de deduzidas todas as despesas de conservação e trafego, e bem assim a quota annual a applicar ao fundo de reserva. A importancia desse imposto não será definitivamente fixada, sinão quando a segunda estrada de ferro que tiver dado logar a uma concessão em nossos Estados tiver sido completamente explorada durante tres annos, e que por consequencia a experiencia seja sufficiente para fornecer os elementos necessarios para este fim. Até então, deverá o Correio ser indemnizado pela sociedade, pela perda de receitas justificada que soffrer, devido a estrada de ferro. Nessa occasião ter-se-á em conta os encargos impostos á estrada de ferro pelo § 36, em proveito do Correio.

As sociedades de estradas de ferro, serão exemptas do imposto de patente.

§ 39

O producto do imposto previsto no § 38 não poderá servir sinão para indemnizar o thesouro das perdas de receitas que soffrer, devido ás estradas de ferro e á amortização do capital empregado na empresa. Quanto ao modo do emprego, nós o faremos conhecer especialmente ao Ministro do Commercio.

§ 40

Uma vez terminada a amortização, deverá a empresa ser organizada de maneira que o producto da taxa de portagem não exceda ás despesas de conservação da linha e da administração.

§ 41

Si vier a ser auctorizada uma concorrência para a empresa de transporte (§ 27) os concurrentes serão legalmente obrigados ao pagamento de um imposto proporcional que será fixado na concessão.

§ 42

O Estado tem o direito de adquirir a propriedade da estrada de ferro e de todos os seus annexos, mediante o pagamento de uma indemnização plena e inteira.

Neste caso, e salvo quaesquer outras disposições amigaveis, os principios a observar serão os seguintes:

1.º A entrega ao Estado não poderá ser exigida antes de trinta annos a datar da abertura do trafego;

2.º Ella não poderá igualmente ser pedida sinão a partir da epocha em que, de conformidade com o § 31, dever entrar em vigor uma nova fixação da taxa de portagem;

3.º A intenção de encampar a estrada de ferro deverá ser manifestada á sociedade pelo menos um anno antes da data fixada para a encampação;

4.º A indemnização a pagar será calculada sobre as bases seguintes:

a) O Estado pagará á Sociedade uma somma igual a vinte e cinco (25) vezes o total do dividendo annual pago a todos os accionistas no correr dos ultimos cinco annos;

b) As dividas passivas da Sociedade serão igualmente tomadas pelo Estado e pagas por elle nas condições que incumbirem á Sociedade. Em compensação passarão ao Estado, em proveito do Thesouro, todas as suas dividas activas;

c) A execução das disposições precedentes não conferem ao Estado sómente a propriedade da estrada de ferro, do material utilizado para o transporte e das installações diversas; ella o torna tambem proprietario do fundo de reserva feito pela Sociedade;

d) Até á occasião de regularisar-se a substituição da Sociedade, de conformidade com as disposições precedentes, do reembolso das acções e da tomada das dividas da Sociedade, esta ficará proprietaria da estrada de ferro, e della se utilizará.

§ 43

Os damnos e estragos occasionados pela guerra, quer sejam da parte do inimigo, quer tenham sido causados ao interesse da protecção do paiz, não poderão dar motivo a nenhuma indemnização, pelo Estado.

§ 44

O estabelecimento por outros empresarios, de uma segun-

da estrada de ferro na mesma direcção, terminando nos mesmos logares o passando pelos mesmos pontos principaes, não poderá ser auctorizado durante um prazo de trinta annos a datar da abertura da estrada de ferro. Esta restricção não se applicará, entretanto, á melhoria de communicações effectuadas na mesma direcção entre as localidades mencionadas acima.

§ 45

A Sociedade é obrigada a permittir que se liguem, de conformidade com as prescripções do Ministerio do Commercio as linhas de uma outra empresa de estradas de ferro com as suas, quer a junção da nova estrada de ferro se apresente como uma continuação da antiga, quer como uma junção lateral. Ella deverá conceder á Sociedade que tiver ligado a sua linha o trafego independente na estrada de ferro precedentemente construida e antes de expirado o prazo previsto no § 26. Ella deverá, particularmente, permittir, á Sociedade que ligar a linha com a sua, fazer as construcções necessarias para esse fim, por exemplo, estabelecer uma segunda linha. Por ocasião de conceder-se a ligação, o Ministerio do Commercio regulará esta questão e as relações das duas empresas entre si, especialmente no que diz respeito á bonificação a dar, em logar da taxa de portagem, antes de findos os tres primeiros annos (§ 26).

§ 46

Uma vez concedida Nossa auctorização (§ 1.º) será encarregado um commissario permanente da alta vigilancia do Estado sobre a empresa. A Sociedade deverá dirigir-se a elle para tudo que disser respeito ás suas relações administrativas com o Estado. Este tem o direito de convocar os chefes da Sociedade e assistir á sua reunião.

§ 47

A concessão será retirada e posta em hasta publica, por conta da Sociedade, a estrada do ferro com o seu material de transporte e todas as installações, si a sociedade não se conformar com as prescripções geraes ou especiaes em vigor, e si ficar sem effeito a ordem peremptoria que lhe fôr dada para se conformar com ellas dentro do prazo de tres mezes.

§ 48

As disposições da presente lei no que diz respeito ás relações das sociedades de estradas de ferro com o Estado e com o publico são igualmente applicaveis ás empresas das sociedades de estradas de ferro, cujos estatutos já receberam Nossa approvação.

§ 49

Nós nos preservamos para, depois de experiencia e segundo as necessidades que se manifestarem, completar ou modificar as disposições da presente lei, quer por meio de prescripções de natureza geral, quer por meio de concessões ultteriores, e si fôr preciso, accrescentar-lhe disposições novas. Si, nós julgarmos conveniente extendermos ás sociedades já munidas de uma concessão ou chamadas a obter uma, de conformidade com esta lei, a observancia destas disposições complementares, modificações ou disposições novas, as ditas sociedades terão que se conformar com ellas. Si novas disposições não prescriptas ou reservadas na presente lei (§ 38), e no que se referir a sociedades que devam gosar de concessões no futuro, disposições prescriptas posteriormente á sua concessão, acarretarem uma diminuição de suas receitas, ou um augmento de suas despesas, essas sociedades terão direito a uma indemnização pecuniaria proporcional.

LEI SOBRE AS PEQUENAS ESTRADAS DE FERRO
(KLEINBAHNEN) E RAMAES PARTICULARES

(DE 28 DE JULHO DE 1892)

I. Pequenas estradas de ferro

§ 1.º

As pequenas estradas de ferro são linhas que servem o trafego publico, e que, em razão de sua pouca importancia, no ponto de vista do trafego geral das estradas de ferro, não se regem pela lei de 3 de Novembro de 1838 sobre as empresas de estradas de ferro.

Em regra geral, as pequenas estradas de ferro são sobretudo linhas de trafego local, em uma mesma communa ou em communas visinhas. Pertencem igualmente a esta categoria as vias-ferreas de systema de tracção que não a tracção por locomotivas.

Em caso de duvida sobre a applicação, ou não, da lei de 3 de Novembro de 1838 a uma estrada de ferro, a questão será resolvida a pedido dos interessados, pelo ministerio de Estado.

§ 2.º

As pequenas estradas de ferro não podem ser construidas e exploradas sem approvação das autoridades competentes. Esta approvação tambem é necessaria para os prolongamentos essenciaes ou outras modificações essenciaes da empresa, das installações ou do trafego.

Esta auctorização deverá ser recusada, si os prolongamentos ou modificações forem de natureza tal que submettam a empresa á lei de 3 de Novembro de 1838.

§ 3.º

Tem competencia para dar a auctorização:

1.º Si o trafego dever fazer-se no todo ou parcialmente por meio de tracção mechanica: o presidente do Governo (*Regierungs praesident*), e, para a cidade de Berlim o presidente (prefeito) de policia (*Polizei praesident*), de accôrdo com a auctoridade de estradas de ferro designada pelo ministro das obras publicas:

2.º Em todos os outros casos, particularmente:

a) quando estradas (não conservadas e nem administradas como vias urbanas pelas circumscripções devam ser utilizadas, ou quando muitos districtos ou territorios não prussianos devam ser atravessados pela estrada de ferro: o presidente do governo, e, neste primeiro caso, para a cidade de Berlin, o presidente de policia;

b) quando muitas circumscripções de policia do mesmo districto devam ser atravessadas: o *Landrath*;

c) quando a empresa fôr explorada dentro dos limites de uma mesma circumscripção de policia: as auctoridades locais.

Quando a estrada de ferro a trafegar por meio de tracção mecanica atravessar territorios de muitas auctoridades de policia de districto, ou quando no caso mencionado no n.º 2 A, os districtos atravessados não forem situados no mesmo *Regierungs e bezirk* (litteral: districto de governo), o presidente superior (*Ober praesident*) designará a auctoridade competente. Mas no caso em que as circumscripções de policia ou os districtos pertencerem a muitas provincias, ou que Berlim esteja interessada na questão, caberá ao Ministro das Obras Publicas, de accôrdo com o ministro do interior, designar as auctoridades competentes.

A competencia no que diz respeito á auctorização a dar para os prolongamentos ou outras modificações essenciaes da empresa, das installações e do trafego, será regulada como ella si a auctorização dever ser dada para uma empresa nova, como si torna com as modificações. Não obstante, a auctoridade que tiver dado a auctorização para construir e explorar, fica competente para auctorizar as modificações a fazer no trafego das empresas mencionadas no alinea, 1 do n.º 1.

§ 4.º

A auctorização será dada depois de exame prévio, por parte das auctoridades de policia.

Este exame será limitado:

1.º á verificação da segurança offerecida pela construcção da estrada de ferro e dos meios de trafego ;

2.º á verificação das medidas de protecção tomadas contra os effeitos nocivos das installações e do trafego ;

3.º á verificação da capacidade technica dos funcionarios empregados no serviço activo, e da confiança que nelles se poderá ter ;

4.º á salvaguarda dos interesses do trafego publico de transporte.

§ 5.º

Ao pedido de auctorização deverão ser reunidos os documentos necessarios para julgar da empresa no ponto de vista technico e financeiro, e, particularmente, um plano da construcção.

§ 6.º

Quando fôr utilizada uma via publica, o empresario deverá justificar auctorização das pessoas obrigadas a conservação dessa via, em virtude do direito publico.

Salvo convenção em contrario, o empresario será obrigado a conservar e restabelecer a parte da via publica utilizada por si, prestando caução para garantia do cumprimento dessa obrigação.

As pessoas obrigadas a conservar a via publica (alinea) poderão pedir uma indemnização proporcionada para utilização della, reservando-se o direito de adquirir a estrada de ferro, no fim de um certo praso, mediante uma indemnização.

§ 7.º

A auctorização das pessoas obrigadas a conservar a via publica, poderá ser substituida :

tractando-se de uma provincia ou de uma união de communas de importancia igual de uma provincia, por uma decisão do concelho de provincia, com um recurso para o ministro das Obras Publicas ;

tractando-se de uma communa urbana ou de um *circulo*, ou de uma estrada tocada em muitos *circulos*, por decisão do concelho de districto, e em todos os outros casos por decisão do concelho do *circulo*.

A decisão substitutiva supprime ao mesmo tempo, sem recurso, todas as exigencias que puderem ser impostas ao empresario nos termos do § 6.º

§ 8.º

Antes de concedida a auctorização, a auctoridade competente encarregada da policia das vias publicas, e no caso de passar a estrada de ferro perto de uma fortaleza, a auctoridade com-

petente da fortaleza deverá ser préviamente ouvida. Neste caso não será dada a auctorização sem o consentimento da auctoridade da fortaleza.

Si a estrada de ferro approximar-se de uma estação telegraphica do imperio, a auctoridade telegraphica competente deverá ser ouvida antes de dada a auctorização.

Quando a linha de uma empreza de estrada de ferro submettida a lei de 3 de Novembro de 1838, dever ser cruzada, a auctorização não poderá ser dada sem o consentimento da auctoridade da estrada de ferro, ainda mesmo nos casos em que a co-opeção desta não fôr reclamada (§ 3.º)

§ 9.º

Além das obrigações impostas por medida de policia (§ 4.º) dever-se-á mencionar tambem na auctorização as que incumbirem ao empresario, em virtude do § 42, no interesse da defesa do territorio e da administração postal do imperio.

§ 10

Em caso de concessão de estradas de ferro destinadas a transportar mercadorias, poder-se-á reservar a obrigação para o empresario de permittir, em qualquer occasião, o estabelecimento de linhas de ligação no interesse do trafego privado. O modo e logar de estabelecimento deverão ser approvados pelas auctoridades technicas de vigilancia das estradas de ferro.

A auctoridade (§ 3.º) deverá, em falta de accôrdo entre os interessados, regular as relações entre o empresario e a pessoa que pedir a ligação; ella deverá, particularmente, fixar, salvo os recursos de direito, a indemnização que deva ser paga ao empresario, em consequencia da utilização e da modificação de suas installações.

§ 11

Na concessão deverão ser fixados o modo e a importancia da caução para a conservação e restabelecimento das vias publicas, si ella já não tiver sido effectuada.

Poderá ser fixado um prazo para a construcção da estrada de ferro e abertura ao trafego. Poderão ser egualmente fixadas a multa applicavel no caso de não construcção no tempo marcado e a caução para essa multa.

Poderão ser ainda previstas multas e uma caução respectiva para assegurar a execução do trafego regular durante a concessão

§ 12

A caução, prevista pelas disposições da presente lei, não será necessaria no caso em que fôr empresario o Imperio, o Estado ou uma união de communas.

§ 13

A concessão poderá ser á perpetuidade ou temporaria. Esta far-se-á com reserva dos direitos de terceiros e do augmento e da modificação pelo estabelecimento do plano de construcção (§ 17 e 18).

§ 14

No interesse do trafego publico deverá a auctoridade competente, por occasião da concessão, tomar as medidas necessarias relativas ao horario e aos preços de transporte; ella deverá indicar ao mesmo tempo os prazos, findos os quaes essas medidas deverão ser examinadas de novo e renovadas.

O horario poderá não ser estabelecido de uma maneira fixa, durante um prazo a determinar na concessão. Este prazo poderá ser prorogado.

Durante um prazo a determinar na concessão e que não poderá ser inferior ao quinquennio que seguir-se á abertura ao trafego, o empresario terá de fixar os preços de transporte. O direito para a auctoridade de homologar esses preços será exercido apenas quanto a fixação das taxas *maximas*. Nessa occasião dever-se-á tomar em consideração a situação financeira da empresa, tendo em conta os juros e a amortização do capital.

§ 15

Não poderão ser entregues os documentos referentes á concessão, sem que tenham sido depositadas as cauções previstas no § 11.

§ 16

A concessão que, para as sociedades por acções, para as sociedades em commandita por acções ou de responsabilidade limitada, tiver sido dada para ser inscripta no registro do commercio (art. 210, alinea 2, n. 4; art. 176 alinea 2 n. 4, do codigo de commercio allemão; § 8 n. 4 da lei imperial de 20 de Abril de 1892, Reichsgesetz-Blatt, pag. 477), só entrará em vigor depois de provada a sua inserção no registro do commercio.

§ 17

A construcção de estradas de ferro de tracção mechanica só poderá começar depois de approvedo o plano de construcção pelas auctoridades que fizerem a concessão, pela maneira seguinte:

1.º As disposições préviamente decretadas na concessão devem servir de base ao estabelecimento do plano;

2.º O plano e os annexos deverão ser postos durante quinze dias á disposição de todas as pessoas que quizerem tomar co-

nhcimento delle, nas communas ou no raio das propriedades autonomas interessadas. A época e o logar desse deposito deverão ser annunciados pela fôrma em uso na localidade.

Durante esse prazo, qualquer interessado poderá levantar objecções contra o plano, segundo seus interesses. O chefe da communa ou da propriedade autonoma terá igualmente o direito de apresentar objecções, no que diz respeito ao itinerario da em preza ou ás installações do genero das previstas no § 18 da presente lei.

Deverá ser indicado o logar em que essas objecções podem ser consignadas por escripto ou verbalmente.

3.º Terminado o prazo (n. 2 alinea 1) as objecções levantadas contra o plano serão examinadas *in loco*, si fôr necessario, por uma pessoa para esse fim designada, em uma conferencia na qual deverão ser convidados a tomar parte o empresario e os interessados (n. 2 alinea 2) e também peritos, si fôrem necessarios.

4.º Terminada a conferencia, será tomada uma decisão a respeito das objecções apresentadas, procedendo-se em seguida á fixação do plano e das installações que o empresario será obrigado a executar e conservar (§ 18).

A decisão será communicada ao empresario e aos interessados.

A fixação, prevista no alinea 1, não será necessaria, quando se fizer uma fixação do plano para fim de desapropriação.

Si as installações previstas não forem susceptiveis de causar danos ou incommodos consideraveis aos proprietarios vizinhos ou ao trafego publico, e quando uma via publica não fôr utilizada, o ministro das Obras Publicas poderá dar auctorização para começar a construcção, sem que haja fixação prévia do plano.

§ 18

O empresario será obrigado, por occasião da fixação do plano (§ 17), a tomar a seu cargo o estabelecimento das installações julgadas necessarias pela auctoridade que fixar o plano de construcção, quer para garantir as propriedades vizinhas contra perigos e inconvenientes, quer no interesse publico. Elle é obrigado a conservar essas installações, no que essa conservação exceder a obrigação de conservar as installações já existentes servindo ao mesmo.

§ 19

O consentimento das auctoridades competentes para outorga da concessão é necessario para a abertura do trafego. O consentimento deverá ser recusado quando não tiverem sido preenchidas as condições essenciaes de construcção e de trafego.

§ 20

As locomotivas deverão ser submettidas ao exame da auctoridade technica de vigilancia competente (§ 22), antes de entrar em circulação, e todas as vezes que soffrerem modificações importantes; este exame deverá, além disso, fazer-se em épocas indeterminadas.

§ 21

O horario e o preço dos transportes, assim como as modificações que soffrerem, deverão ser publicados antes de entrar em vigor.

Os preços de transporte fixados deverão ser igualmente applicaveis a todas as pessoas e a todas as mercadorias.

As reduções de preços de transporte, que não forem applicaveis a todo o mundo, nas mesmas condições, não serão válidos.

§ 22

Todas as pequenas estradas de ferro serão submettidas á fiscalizaçào das auctoridades competentes para auctorizal-as, no que diz respeito ao cumprimento das condições da concessão e das prescripções da presente lei. A auctoridade de estradas de ferro cujo concurso fôr necessario por occasião da concessão, será competente par fiscalizar, no ponto de vista technico, o trafego das estradas de ferro de tracção mechanica, salvo quando o ministro das Obras Publicas julgar conveniente entregar a fiscalizaçào a uma outra auctoridade de estradas de ferro.

§ 23

A concessão poderá ser revogada por decisão da auctoridade que fiscalizar, quando a construcção da estrada de ferro, ou a abertura ao trafego não tiverem sido effectuadas no prazo fixado pela concessão ou no prazo prorogado, si tiver havido proro-gação.

§ 24

A concessão poderá ser retirada quando a construcção, ou o trafego, fôr interrompida sem motivos bastantes, ou si houver contravenções reiteradas de modo essencial ás condições fixadas na concessão ou ás obrigações impostas ao empresario pela presente lei.

§ 25

A encampação será decretada pela Côrte suprema administrativa, a pedido da auctoridade competente para fazer a concessão.

§ 26

Em caso de annullação ou encampação da concessão, a caução depositada para garantir a conservação e o restabelecimento das vias publicas será restituída, salvo si fôr preciso empregal-a para o fim a que tiver sido destinada. Em falta de accôrdo em contrario, a pessoa obrigada a conservar a estrada, tem á escolha: exigir o restabelecimento do antigo estado de cousas, supprimindo si necessario fôr, as partes da construcção já existentes ao longo da estrada, ou reclamar a propriedade dessas construcções mediante indemnização.

Si a pessoa obrigada á conservação tomar o primeiro partido, a propriedade da parte de construcções abandonada, revertelhe-á gratuitamente.

A auctoridade fiscal poderá, no interesse publico, fixar um prazo dentro do qual a pessoa obrigada á conservação não poderá exigir o restabelecimento do antigo estado de cousas.

§ 27

O ministro das obras publicas, com exclusão dos recursos de direito decidirá, si e de que modo, em caso de extincção (§ 23) ou de reivindicação da concessão por interrupção da construcção ou do trafego (§ 24), são devidas as multas previstas para garantir a execução da estrada de ferro ou a abertura nos prazos fixados, ou a conservação do trafego. Elle decidirá egualmente do emprego a fazer d'estas multas. Estas aproveitarão quer á empresa precedente, quer a empresas do mesmo genero estabelecidas na parte do paiz.

§ 28

Os empresarios das pequenas estradas de ferro são obrigados a permittir a ligação de outras estradas de ferro com suas linhas, quando a auctoridade que tiver feito a concessão da estrada de ferro, com a qual deverá fazer-se a ligação, entender que esta é compativel com a construcção e trafego da estrada de ferro. Esta mesma auctoridade decidirá egualmente, onde e de que modo deverá fazer-se a ligação; ella regulará, em falta de accôrdo, as relações entre os empresarios, e fixará salvo os recursos de direito, a indemnização que deverá ser paga ao primeiro empresario pela utilização ou modificação de suas installações.

§ 29

Os empresarios das pequenas estradas de ferro poderão exigir a auctorização para ligar suas linhas com estradas de ferro submettidas á lei de 3 de Novembro de 1838 sobre as empresas de estradas de ferro, quando o ministro das Obras Publicas entender que a ligação é compativel com a construcção e o trafego

destas ultimas. O ministro das Obras Publicas decidirá onde e de que modo deverá fazer-se a ligação; elle regulará as relações dos dois empresarios entre si, particularmente no que se referir á indemnização a pagar ao empresario da estrada de ferro pela utilização e modificação de suas installações, e quanto a este ultimo ponto com reserva dos recursos de direito.

§ 30

Quando pequenas estradas de ferro tiverem adquirido, conforme decisão do ministro do Estado, uma importancia tal para o trafego publico, que seja necessario tractal-as como uma parte da rêde geral das estradas de ferro, o Estado poderá adquirir essas estradas de ferro mediante o pagamento de seu valor pleno no fim do anno que se seguir ao aviso para acquisição.

§ 31

A acquisição (§ 30) far-se-á por applicação analogá das disposições do § 42, n. 4 *a a d* da lei de 3 de Novembro de 1888 sobre as empresas de estradas de ferro, no sentido de que para calcular a importancia de vinte e cinco vezes o dividendo annual, de conformidade com o § 42 n. 4 *a* da citada lei, tomar-se-á como base a renda liquida estabelecida segundo as disposições da lei de imposto sobre a renda, de 24 de Junho de 1891; não obstante, para o que o diz respeito ás sociedades por acções e ás sociedades em commandita por acções, far-se-á o calculo sem deducção dos 3 1/2 % do capital-acções realizado (§ 16 da lei de imposto sobre a renda). Quando a pequena estrada de ferro entrar, fóra do territorio do Estado da Prussia, em outros Estados allemães confederados, a renda de toda a estrada servirá, do mesmo modo, de base ao calculo de indemnização. Quando a empresa a adquirir não tiver sido ainda explorada durante cinco annos o producto médio annual do lucro liquido obtido até então, servirá de base ao calculo da indemnização. Quando o empresario da estrada de ferro a adquirir fór uma sociedade por acções, não será necessario reembolsar as acções a cada accionista; bastará pagar a indemnização total á sociedade.

§ 32

O empresario poderá ser obrigado a ter, para cada linha, que lhe tiver sido concedido, uma contabilidade que permitta estabelecer o lucro liquido, e quando fór uma sociedade por acções, conhecer exactamente o dividendo pago.

Qualquer negligencia no que diz respeito a esta obrigação dará ao Estado o direito de exigir que a indemnização seja avaliada segundo o valor real (§§ 33 a 35).

§ 33

O empresario poderá exigir que a indemnização seja fixada segundo o valor real quando a empresa não tiver sido explorada por mais de 15 annos. Si o resgate pelo Estado si fizer dentro dos primeiros 5 annos de trafego, será o caso de accrescentar 20% ao valor, e si fizer-se nos 10 annos seguintes, o de accrescentar-se 10 %.

§ 34

No caso de fixar-se a indemnização segundo o valor real, o objecto do resgate comprehenderá todas as cousas e todos os direitos do empresario, que fizeram directamente parte da empresa, ou que se ligarem a ella indirectamente. Todavia os creditos e as dividas, não entrarão em conta sinão quando, accordadas ambas as partes, devam ser transferidos ao Estado. O Estado torna-se parte contractante nos contractos existentes celebrados com os empregados e operarios; elle tornar-se-á egualmente nos contractos que tiverem por fim adquirir para a empresa o material que lhe fôr necessario.

Em todos os casos a indemnização a pagar será o valor pleno.

§ 35

A avaliação e a fixação da indemnização para cada parte da empresa (§ 34) serão feitas segundo um inventario, organizado pelo empresario, cuja avaliação e integridade deverão, si fôr preciso, ser objecto de uma instrucção e de uma decisão do Conselho de districto (*Bezirksausschuss*).

§ 36

A fixação da indemnização (§§ 31 e 33 a 35) far-se-á sob reserva de todos os recursos de direito, pertencentes ás duas partes contractantes durante um prazo de seis mezes a partir do recebimento da decisão respectiva pelo Conselho de districto (*Bezirksausschuss*), applicando-se por analogia os §§ 24 a 29 da lei sobre desapropriação de 11 de Junho de 1874.

O conselho de districto é egualmente competente para tomar as medidas de execução.

§ 37

São applicaveis por analogia á fixação de indemnização os §§ 24 a 28, á desapropriação os §§ 32 a 37, as regras de processo a seguir perante o Conselho de districto, e aos effectos da desapropriação os §§ 29 a 46 da lei de desapropriação de 11 de Junho de 1874.

A indemnização para as partes da empresa que tiverem sido mencionadas no inventario e tomadas em consideração para fixa-

ção da indemnização total, mas que não existirem mais na epocha da desapropriação, deverá ser restituída pelo empresario. A indemnização zupplementar a pagar pelo Estado, para todas as partes existentes além das mencionadas no inventario por occasião da desapropriação será fixada a pedido do empresario pelo Conselho do districto.

§ 38

O direito de aquisição do Estado tem preferencia aos de todas as outras pessoas (§ 36). Ellas deverão receber o valor total de seu direito de aquisição.

§ 39

A auctorização real é necessaria para construcção de estrada de ferro nas ruas de Berlin e de Postdam.

§ 40

As pequenas estradas de ferro são submettidas ao imposto das patentes, em virtude da lei de imposto sobre as patentes de 24 de Junho de 1891.

Relativamente aos impostos communaes, as pequenas estradas de ferro não deverão ser consideradas como empresas de estradas de ferro privadas, no sentido do § 4.º da lei de 27 de Junho de 1885, completando e modificando um certo numero de disposições relativas á percepção dos impostos communaes directos sobre a renda).

§ 41

Os capitaes e sommas concedidas ás uniões de provincias e de communas em virtude do decreto real de 16 de Setembro de 1867, da lei de 7 de Março de 1868, da lei de 11 de Março de 1872, e dos §§ 2.º e 3.º da lei de 8 de Julho de 1875 poderão ser empregados a auxiliar a construcção das pequenas estradas de ferro.

§ 42

As pequenas estradas de ferro ficam submettidas ás obrigações seguintes para com a administração dos Correios.

1.º A requisição da administração dos Correios, os empresarios são obrigados a transportar em cada viagem de serviço regular um empregado subalterno dos Correios com uma mala de cartas, e havendo logar igualmente outros empregados que se apresentarem em serviço, mediante pagamento da taxa de assignatura, ou sinão houver esta, mediante o pagamento da metade do preço regulamentar para o transporte dos viajantes.

2.º Os empresarios das estradas de ferro que não transportarem exclusivamente viajantes, serão obrigados a transportar, á

requisição da administração dos Correios em cada viagem de de serviço regular:

a) volumes do Correio de qualquer natureza por intermédio do pessoal do trem, particularmente as malas de cartas, os pacotes de cartas e de jornaes, mediante o pagamento de uma indemnização de 50 pfennigs por cada viagem, os outros volumes mediante o pagamento da taxa de transporte das encomendas isoladas sobre a estrada de ferro em questão, ou quando esta taxa for mais elevada, mediante o pagamento de uma indemnização de 2 pfennigs por 50 kilogrammas e por kilometro de percurso do peso total dos volumes postaes transportados mensalmente de uma estação para outra;

b) reservar nos trens geralmente compostos de mais de um vagão uma parte de vagões para os volumes postaes, o pessoal que as acompanhar e as installações necessarias para o serviço do Correio mediante pagamento da indemnização prevista nos artigos 3 e 6 da lei do imperio de 20 de Dezembro de 1875 e nas disposições complementares respectivas, e bem assim mediante pagamento da metade da taxa das encomendas isoladas sobre a estrada de ferro em questão.

3.º A administração dos Correios terá o direito de collocar á sua custa nos wagons da estrada de ferro, uma caixa para cartas, fazel-a mudar ou esvasiar em pontos de paradas determinados.

II. *Ramaes particulares*

§ 43

As estradas de ferro que não servirem ao trafego publico, mas cuja linha estiver de tal sorte ligada com as estradas de ferro regidas pelas disposições de 3 de Novembro de 1838 sobre as empresas de estrada de ferro, ou com pequenas estradas de ferro, que possa fazer-se a passagem do material rodante de uma linha sobre outra, não poderão ser construidas ou exploradas sem uma concessão da policia, quando tiverem sido installadas para serem trafegadas por tracção mechanica.

§ 44

A concessão (§ 43) será dada pelo presidente do Governo — para a circumscripção de Berlim pelo presidente de policia — de accôrdo com as auctoridades de estradas de ferro, designadas pelo Ministerio de Obras Publicas.

Quando a estrada de ferro atravessar muitos districtos de policia administrativa, e si esses districtos pertencerem á mesma provincia, é o presidente superior que designa a auctoridade de policia administrativa; si os districtos pertencerem a provincias differentes, ou si Berlim estiver interessado na questão, é o ministro das Obras Publicas que a designará, de accôrdo com o ministro do Interior.

§ 45

O exame de policia consistirá simplesmente:

1.º, na verificação da segurança offerecida pela estrada de ferro e material de transporte;

2.º, na verificação da capacidade technica dos funcionarios empregados no serviço activo e da confiança que se poderá ter nelles;

3.º, na verificação das medidas de protecção a tomar contra os inconvenientes das installações e do trafego.

Quando uma estrada de ferro ligada a uma outra regida pela lei de 3 de Novembro de 1838 sobre as empresas de estradas de ferro dever ser construida e explorada pelo empresario desta, o exame de policia consistirá unicamente na verificação das medidas de protecção destinadas a obviar os inconvenientes das installações e do trafego.

§ 46

As vias publicas não pederão ser utilizadas sinão com assentimento das pessoas obrigadas a conserval-as e com auctorização das auctoridades encarregadas da policia das vias publicas.

§ 47

As disposições dos §§ 8, 17 a 27 e 22, alinea 1, são igualmente applicaveis a estas estradas de ferro.

§ 48

As prescripções de policia, relativas ao trafego destas estradas de ferro, não poderão ser estabelecidas, sinão de accôrdo com as auctoridades de estradas de ferro (§ 44).

§ 49

A concessão poderá ser revogada quando reiteradas vezes, as condições que nellas são mencionadas, não tiverem sido observadas relativamente aos pontos essenciaes.

A retirada da concessão será declarada pela côrte suprema administrativa, a pedido das auctoridades (§ 44).

§ 50

A fiscalização technica e a vigilancia dos ramaes privados serão exercidas pela auctoridade encarregada desse serviço em relação ás estradas de ferro servindo ao trafego publico e ás quaes estiverem ligadas esses ramaes.

§ 51

As disposições dos §§ 43 a 49 não são applicaveis ás estradas de ferro que servirem de dependencia de exploração de mi-

nas, no sentido previsto pela lei geral sobre minas de 24 de Junho de 1865.

A disposição do § 50 não modificará o direito de vigilância sobre as estradas de ferro prevista na lei geral sobre as minas, de 24 de Junho de 1865.

Disposições communs e transitorias

§ 52

O recurso contra as decisões e decretos que entram na competência das autoridades de policia administrativa de accordo com as autoridades de estradas de ferro, assim como contra as decisões e decretos das autoridades technicas de vigilância de estradas de ferro, far-se-á para o ministro das Obras Publicas. São além disso admissiveis todos os meios de direito previstos nas disposições dos §§ 127 a 130 da lei de 23 de Julho de 1883 sobre a administração geral do paiz.

§ 53

Quanto ás pequenas estradas de ferro e ramaes particulares já concedidos antes de entrar em vigor a presente lei, a auctoridade competente é a que tiver sido competente nos termos dos §§ 3 e 44, depois de entrar em vigor a dita lei.

São applicaveis a estas estradas de ferro os §§ 2, 20 a 22, 24, 25, 40 e 52, assim como os §§ 48 a 50 da presente lei e as disposições e reservas previstas por occasião da concessão respectiva.

Os empresarios terão a faculdade de submeter-se a todas as disposições desta lei, por uma declaração que deverá ser dirigida á auctoridade de vigilância competente.

A concessão de prolongamentos importantes ou de modificações essenciaes da empresa, da construcção e do trafego poderá ser subordinada á submissão a todas as disposições da presente lei.

Deverá ser publicado o prazo a partir do qual deverá fazer-se a submissão á presente lei.

Os direitos adquiridos de terceiro não poderão ser atingidos por esta submissão.

§ 54

A presente lei entrará em vigor em 1.º de Abril de 1893, no que diz respeito ao § 40 e em 1.º de Outubro de 1892, relativamente ás outras disposições.

§ 55

(Refere-se a medidas de execução).

REGULAMENTO DE TRANSPORTE
DO IMPERIO

(APPLICAVEL A PARTIR DE 1.º DE JANEIRO DE 1900)

I

Disposições preliminares

1). O regulamento de transporte das estradas de ferro é applicavel ás estradas de ferro da Allemanha que servirem ao trafego publico, com excepção das empresas de estradas de ferro que não fizerem parte nem das estradas de ferro principaes, no sentido do regulamento de trafego, nem das estradas de ferro de interesse local, no sentido das prescripções para as estradas de ferro de ordem inferior (pequenas estradas de ferro). O regulamento de transporte só será applicavel ao transporte internacional, no que este ultimo não for regulado por disposições especiaes.

2). A repartição imperial das estradas de ferro, de accôrdo com as auctoridades fiscaes de cada Estado interessado, poderá ampliar ou modificar, provisoriamente, certas disposições deste regulamento, em caso de necessidades urgentes do trafego, bem como para o fim de experimentar novas installações. Medidas provisórias desta natureza deverão ser publicadas no *Reichs-Gesetz-Blatt* (1). Procurar-se-á, no mais curto prazo possivel, fazer o *Bundes-rath* (2) approval-as.

3). Com permissão das auctoridades fiscaes do paiz, poderão as administrações de estradas de ferro, prescrever disposições que completem o regulamento de transporte. Poderão ser concedidas disposições divergentes ás estradas de ferro secundarias, assim como, no caso em que o exigirem condições especiaes do trafego, pelas auctoridades fiscaes dos differentes Estados, mediante consentimento da repartição imperial das estradas de ferro. Deverão ser publicadas, nas tarifas, para o fim de serem válidas, disposições da natureza das mencionadas neste alinea.

II

Disposições geraes

§ 1

Deveres dos empregados das estradas de ferro

1). Nas suas relações com o publico, deverão os empregados das estradas de ferro conservar uma attitude firme, mas polida, e mostrar-se tão providentes quanto o comportarem as suas attribuições.

(1) Reichs-Gesetz-Blatt. Litteral: Folha das leis do Imperio.

(2) Bundes-rath. Litteral: Conselho da Federação.

2). E' aos mesmos vedado acceitar qualquer retribuição ou presente pelo exercicio de suas funcções.

3). Em relação de serviço com o publico, fica-lhes prohibido fumar.

§ 2

Ordens dadas pelo pessoal

O publico deverá conformar-se com as ordens dadas pelos empregados, no exercicio de suas funcções, em uniforme, ou munidos de suas insignias, ou de uma legitimação.

§ 3

Julgamento das contestações

As contestações entre o publico e os empregados, serão resolvidas nas estações pelo chefe da estação, e nos trens em movimento pelo chefe do trem.

§ 4

Queixas contra o pessoal

1). As queixas deverão ser dirigidas verbalmente ou por escripto ao empregado superior, ou ser escriptas no registro de reclamações que se achar em cada estação.

2). A administração responderá o mais depressa possivel a todas as queixas que lhe forem dirigidas, quando o reclamante tiver indicado seu nome e domicilio. As queixas contra empregados deverão indicar quanto possivel o nome, o numero ou a insignia distinctiva de seu uniforme.

§ 5

O accesso ás estações e á linha

E' vedada a entrada nas estações, além dos logares postos regularmente á disposição do publico, permanente ou temporariamente, salvo ás pessoas auctorizadas pelas prescripções de policia das estradas de ferro.

§ 6

Obrigaçào de transportar

1). O transporte de viajantes e objectos, inclusive animaes vivos, não poderá ser recusado, comtanto :

1.º que o expedidor se conforme com as condições de transporte vigentes, e outras prescripções geraes da estrada de ferro;

2.º que o transporte seja possivel, tendo os meios ordinarios respectivos;

3.º que ao transporte não se opponham circumstancias de força maior.

2). A estrada de ferro não é obrigada a aceitar para transporte os objectos cujo carregamento e descarga necessitem do emprego de installações especiaes, sinão de e para estações providas de taes installações.

§ 7

Preços de transportes. Tarifas

1). Os preços de transporte serão calculados de conformidade com as tarifas legalmente em vigor e devidamente publicadas. Elles deverão ser applicados de uma maneira uniforme para todas as pessoas que se conformarem com as mesmas condições prescriptas.

2). As elevações de taxas ou qualquer outra aggravação das condições de transporte não poderão ser postas em vigor, sinão seis semanas depois de publicadas, salvo si as tarifas forem estabelecidas por um periodo determinado.

3). E' prohibido e nullo, de pleno direito, qualquer favor ou redução de preço que não estiver estipulada nas tarifas.

4). Com auctorização das auctoridades fiscaes do paiz, poderão ser concedidos favores para transportes effectuados no interesse de obras de beneficencia ou de utilidade publica, ou no interesse do serviço das estradas de ferro.

§ 8

Meios de pagamento

Além dos meios de pagamento legalmente estabelecidos, a estrada de ferro é obrigada a aceitar onde for necessario, a moeda de ouro e de prata — com excepção da moeda miuda de cobre — que tiver curso legal nas administrações de estradas de ferro estrangeiras vizinhas, e segundo uma taxa que deverá ser determinada pela administração da estrada de ferro, e annunciada ao publico por meio de editaes, collocados na repartição expeditoria interessada, salvo si for legalmente prohibida a acceitação dessas moedas.

§ 9

Responsabilidade da estrada de ferro pelos seus empregados

A estrada de ferro é responsavel pelos empregados de seu serviço e outras pessoas que empregar na execução do transporte.

III

Transporte dos viajantes

§ 10

Horarios. Trens especiaes. Horas de partida

1). O transporte regular dos viajantes se effectuará de conformidade com os horarios devidamente publicados e affixados em tempo opportuno nas estações, antes de entrarem em vigor. Estes deverão indicar as classes de carros de que se comporão os differentes trens, e a natureza destes ultimos. Os horarios dos trens da rêde destinados a ser affixados nas estações desta rêde, deverão ser impressos em papel amarello claro, e os destinados a ser affixados em outras rêdes, em papel branco. Os horarios peremptos deverão ser immediatamente retirados.

2). Os trens especiaes ficam dependentes de consentimento da administração.

3). A hora dos relogios das estações será adoptada para a partida dos trens.

§ 11

Preços de transporte. Reducção para crianças

1). Os preços de transporte serão estabelecidos nas tarifas (§ 7). Uma tabella, com os preços das viagens para as estações, para as quaes fõrem emitidos bilhetes directos, deverá ser affixada e exposta em logar bem visivel, em todas as estações.

2). Os meninos até á idade de quatro annos completos viajarão gratuitamente, com a condição de não exigir-se logar nos compartimentos. Os meninos de quatro a dez feitos, bem como os de menos idade, que occuparem logar distincto, serão transportados por preço reduzido. Quando houver duvida a respeito da idade dos meninos, decidirá o empregado de mais alta cathegoria presente.

§ 12

Indicações dos bilhetes

O bilhete deverá mencionar o trajecto para o qual fôr válido, a natureza do trem, a classe do carro, e bem assim o preço de transporte, quando este não fôr sujeito ás variações do cambio.

§ 13

Distribuição dos bilhetes

1). A venda de bilhetes nas estações de pequeno movimento não poderá ser pedida sinão dentro da meia hora que preceder á partida do trem de que o viajante quizer utilizar-se, e, nas estações de grande movimento, durante a hora que preceder immediatamente á partida do trem. Quando, todavia, houver um intervallo menor entre dous trens que partam na mesma direcção, a venda de bilhetes para o ultimo delles poderá ser pedida, o mais cedo, meia hora antes da fixada para a partida. A venda de bilhetes cessará cinco minutos antes da marcada para a partida do trem.

2). Poderá ser exigida a importancia exacta do bilhete.

3). Na estação de partida do trem, poder-se-á tomar, meia hora antes, pelo menos, da partida do trem, compartimentos inteiros, pagando no maximo o preço do numero de logares do carro da classe desejada. Quando a lotação do trem o permittir o pedido deverá ser accedido mediante boletim. Nas estações intermediarias não se poderá tomar compartimentos inteiros, sinão quando os houver no trem que chegar. Nesses compartimentos não serão admittidas mais pessoas do que as correspondentes ao numero de bilhetes pagos. Os compartimentos reservados deverão ser indicados como taes por letreiro ou taboleta.

§ 14

Recebimento e troca dos bilhetes entregues

1). Os bilhetes dão direito aos logares nos carros correspondentes, si houver estes em disponibilidade. No caso de não haver para um viajante o logar a que o bilhete dá direito, e si não fôr possível dar-lhe provisoriamente um logar na classe superior, poderá elle trocar o seu bilhete por um de classe inferior em que houver logares disponiveis, mediante reembolso da differença de preço, ou ainda poderá renunciar á viagem, e exigir o reembolso da quantia paga.

2). Mediante pagamento da differença de preço, é permitido trocar um bilhete, comprado por um outro de classe superior ou inferior, ou por um bilhete para outra estação, effectuando-se a troca pelo menos cinco minutos antes da partida do trem, comtanto que ainda haja logares disponiveis, e com a condição de que o bilhete não tenha sido ainda picado, ou que se prove que este só serviu para a entrada na estação.

3). Será permittido, para as secções de trajecto, tanto na estação de partida como nas intermediarias, passar para classe superior, pagando a sobre-taxa das tarifas.

§ 15

Salas de espera

As salas de espera deverão ser abertas pelo menos uma hora antes da partida do trem. Os viajantes portadores de bilhetes directos, que chegarem numa estação de junção, terão o direito de ficar, das 11 da noite ás 6 horas da manhã, nas salas de espera da estação pela qual deverão continuar a viagem, e até á partida de seu trem, comtanto que essas salas de espera tenham de ser postas á disposição do publico, durante esse tempo.

§ 16

Entrada nos carros e descida

1). A ordem para entrar nos carros será dada nas salas de espera ou nas plataformas de partida em alta voz ou por toque de sineta.

2) E' prohibido, durante a marcha do trem, subir nos carros, ou descer delles, tentar ou ajudar a isso, ou abrir, sem auctorização, as portas dos carros.

(3) O publico não deverá atravessar a linha, sinão nos logares especialmente indicados. A sahida das estações deverá fazer-se pelas sahidias destinadas a esse fim.

§ 17

Indicação dos logares. Compartimentos para senhoras

(1) Não serão vendidos bilhetes para logares determinados nos carros. Admittir-se-á, todavia, excepção para certos trens com accomodação especial e para carros com installação particular. Subindo nos carros, poderá o viajante marcar um logar para si e para cada uma das pessoas que lhe pertencem na viagem.

(2) Os empregados têm o direito, e, a pedido dos viajantes, o dever de indicar a estes os logares que deverão occupar.

(3) Os viajantes munidos de bilhetes directos têm a preferencia sobre os ultimos chegados.

(4) As senhoras que viajarem sós deverão a pedido e sempre que fôr possível, ser collocadas em compartimentos occupados por senhoras sómente. Cada trem comportará pelo menos um compartimento para senhoras, de 2.^a e 3.^a classe, com a condição de que no trem se achem tres compartimentos de cada uma dessas classes. Ainda mesmo nos trens que não comportarem carros com compartimento fechado, deverá ser reservado, sendo possível, um compartimento para senhoras.

§ 18

Fumar nos carros

(1) Nos compartimentos de 1.^a classe não será permitido fumar, sinão com o consentimento de todos os viajantes do mesmo compartimento. Entretanto, poderão as administrações das estradas de ferro instalar compartimentos de primeira classe para fumantes e para não fumantes, os quaes deverão, como taes, ser designados.

(2) Será permitido fumar nos carros das outras classes. Cada trem comportará, todavia, compartimentos de 2.^a classe, para não fumantes, e tambem de 3.^a classe, comtanto que o permittam suas accomodações.

(3) E' prohibido fumar, mesmo com o consentimento dos viajantes, nos compartimentos dos não fumantes e nos das se-nhoras. E' igualmente prohibido entrar nesses compartimentos com cigarros ou cachimbos accesos.

(4) Os cachimbos accesos deverão ter tampa.

§ 19

Partida não effectuada

(1) Ninguem mais poderá ser admittido á viagem, desde o momento que tiver sido dado o signal prescripto de partida, por meio do apito da locomotiva ou do chefe do trem.

(2) O viajante que faltar á hora da partida do trem, não terá direito ao reembolso do preço da passagem, nem a qualquer indemnização.

(3) Si o bilhete tiver sido vendido para um trem determinado, poderá o viajante servir-se d'elle para um outro trem do mesmo dia ou da manhan seguinte com o mesmo destino, com a condição de submeter sem demora o seu bilhete ao visto do chefe da estação. O mesmo visto será necessario si o bilhete tiver sido vendido para um dia determinado, e o viajante queira effectuar sua viagem sómente no dia seguinte. Para utilização de um trem de taxas de transporte mais elevada, deverá o bilhete ser trocado medeante o pagamento da differença de preço. A differença de preço será reembolsada, quando o viajante servir-se de um trem de taxa reduzida.

(4) Este visto não importará uma prorrogação do praso fixado para os bilhetes de ida e volta, viagens circulares e outras viagens de tempo determinado.

§ 20

Pessoas excluidas do transporte

(1) Serão excluidas dos transportes as pessoas que por molestia apparente ou por outras causas puderem incommodar os outros viajantes, salvo sendo alugado e posto á sua disposição um compartimento especial. Si o viajante não fôr admittido ser-lhe-á reembolsada a quantia que tiver pago pelo bilhete e as despesas feitas para o transporte das bagagens. Si verificarse sómente durante a viagem que o viajante pertence á categoria das pessoas indicadas acima, a exclusão far-se-á na estação proxima. O preço do transporte do viajante e de suas bagagens será restituído, com deducção da parte relativa ao percurso effectuado.

(2) As pessoas atacadas de variola, fêbre typhoide, dipteria, escarlatina, cholera ou lepra, deverão ser transportadas em carros isolados; as atacadas de dysenteria, de sarampo ou coqueluche, em compartimentos separados com latrinas separadas. As pessoas atacadas de peste serão excluidas do transporte. A admissão ao transporte de pessoas que se suspeite estarem atacadas de alguma das molestias citadas, poderá ser dependente de apresentação de certificado medico indicando o genero da molestia. Serão applicadas ao transporte em carros isolados ou em compartimentos separados as taxas previstas pelas tarifas.

(3) As pessoas que não se conformarem com as medidas de ordem prescriptas ou que não cumprirem as ordens dos empregados ou que tiverem procedimento inconveniente serão excluidas da viagem e não poderão pretender o reembolso do preço de transporte pago. As pessoas embriagadas, particularmente, não serão admittidas a transporte, nem nas salas de espera, e deverão ser expulsas no caso de terem sido admittidas.

(4) Si a expulsão effectuar-se durante a viagem, ou si a admissão dessas pessoas tiver sido recusada, depois de despachadas suas bagagens, só poderão ellas reclamar a sua entrega na estação para onde tiverem sido despachadas.

§ 21

Fiscalização dos bilhetes. Bilhetes de admissão nas plataformas

(1) Os viajantes são obrigados a apresentar seus bilhetes quando pedidos á entrada nas salas de espera, á entrada na plataforma de partida, e na sahida desta ao subir nos carros, e bem assim quando pedidos durante a viagem, e de accordo com as medidas adoptadas na ultima parte do trajecto, entregal-os sendo pedidos um pouco antes ou depois de terminada a viagem.

(2) O viajante que fôr encontrado no trem sem bilhete será obrigado a pagar o dobro do preço ordinario do bilhete para o trajecto inteiro por elle feito, e no caso em que o ponto de partida não puder ser determinado com inteira certeza, terá de pagar o dobro do preço correspondente a todo o percurso do trem, e sempre a importancia de seis marcos, será a minima. Elle terá de pagar esta ultima somma ainda que o trem não esteja em movimento. Todavia quando o viajante avisar ao conductor ou chefe do trem (Schaffner oder zugführer) não lhe ter sido possivel comprar bilhete por causa de atrazo, pagará sómente o preço ordinario augmentado de um marco, e, em caso nenhum, mais do dobro do preço ordinario do bilhete ou recibo de sobretaxa.

(3) Poderá ser excluido do transporte o viajante que se recusar a pagar immediatamente a quantia reclamada.

(4) Com o consentimento das auctoridades fiscaes de cada Estado e com approvação da repartição imperial das estradas de ferro, poderão as administrações das estradas de ferro regular, de um modo uniforme nas tarifas, os casos em que por motivo de equidade, poder-se-á dispensar a sobretaxa, ou então applicar sobretaxas differentes das previstas no alinea 2.

(5) Nas estações em que não fôr livre a entrada nas plataformas, a pessoa que desejar entrar deverá apresentar bilhete de admissão, e entregal-o na sahida. Todo aquelle que sem auctorização entrar em parte interdicta de uma estação, terá de pagar a importancia de um marco e as sommas indicadas no alinea 2, si verificar-se que viajou em algum trem sem estar munido de bilhete valido.

§ 22

Medidas de ordem durante a viagem

(1) Durante a marcha do trem é prohibido debruçar-se para fóra dos carros, encostar-se ás portas. E' egualmente interdicto estacionar nas plataformas dos carros.

(2) As janellas não poderão ser abertas simultaneamente de ambos os lados do carro, sem o consentimento de todas as pessoas que viajarem no mesmo compartimento. Em caso de desaccordo entre os viajantes relativamente a abertura ou fechamento das janellas decidirá o conductor do trem.

(3) E' prohibido atirar fóra dos carros objectos que possam fazer mal a pessoas ou cousas.

§ 23

Damnos causados aos carros

O damno que fôr causado estragando ou sujando os carros ou installações deverá ser reparado. A estrada de ferro tem o direito de exigir o pagamento ou uma garantia equivalente. Si

para este fim houver uma tarifa a indemnização será feita de accordo com ella. Essa tarifa deverá ser apresentada quando pedida.

§ 24

*Medidas de ordem nas estações intermediarias
Paradas na linha*

(1) Ao chegar em cada estação annunciar-se-á em alta voz o nome desta, a duração da parada, e a baldeação quando houver. Assim que parar o trem deverão os empregados abrir, do lado da sahida, as portas dos carros de que devam descer os viajantes.

(2) O viajante que deixar seu logar numa estação intermediaria sem assignalal-o como occupado, perderá o direito a elle.

(3) Quando excepcionalmente fôr o trem obrigado a fazer uma parada prolongada entre duas estações, os viajantes não poderão descer do carro sinão com auctorização especial do chefe do trem. Ao primeiro signal dado, quer pelo apito da locomotiva, quer por outro modo, deverão os viajantes deixar a linha e retomar os seus logares.

(4) O signal de partida será dado por tres apitos da locomotiva. O viajante que só entrar no carro no terceiro apito perderá o direito de continuar a viagem.

§ 25

Interrupção voluntaria da viagem

(1) Independentemente de maiores favores concedidos pela estrada de ferro, o viajante terá a faculdade de interromper sua viagem simples uma vez, si estiver elle munido de bilhete de ida e volta igualmente uma vez tanto na ida como na volta, e de continuar a viagem no mesmo dia ou no dia seguinte por um trem que vá á estação de destino. Neste caso descendo os viajantes em uma estação intermediaria deverão apresentar immediatamente os seus bilhetes ao chefe da estação para que este os vise; poderão ser feitas excepções nas tarifas. No caso de ser mais elevado o preço do transporte no trem pelo qual o viajante predender continuar a viagem, do que pelo trem para o qual tiver sido comprado o bilhete, será necessario comprar bilhete supplementar cujo preço pelo menos cobrirá a differença de taxa.

(2) O praso marcado para as viagens de ida e volta, viagens circulares etc., não será prolongado em consequencia de interrupção de viagem. Com permissão da auctoridade fiscal a interrupção da viagem poderá ser submettida a certas condições especificadas nas tarifas, ou ser prohibida, para certas categorias de bilhetes.

§ 26

Atrasos ou supressão de trens. Interrupção do serviço

(1) Nenhuma indemnização será devida pela estrada de ferro em caso de atraso na partida ou na chegada, ou de supressão de trem.

(2) Quando em consequencia de um atraso de trem, faltar a correspondencia, o viajante com bilhete directo que voltar pelo primeiro trem á estação de partida, sem interrupção, terá direito ao reembolso do preço do bilhete de ida e volta da classe do carro que occupar na ida.

(3) Logo que chegar o trem atrasado deverá o viajante, sob pena de perder os seus direitos, apresentar immediatamente seu bilhete ao chefe da estação, e no caso de voltar á estação de partida, ao chefe desta ultima. Os dous chefes de estação deverão dar recibo da declaração do viajante.

(4) Em caso de supressão parcial ou total de um trem, os viajantes terão direito não só ao reembolso do preço de bilhete para o trajecto não effectuado, mas tambem ao transporte sem augmento de taxa á estação de destino pelo trem que se destinar a ella na mesma linha, ou em uma linha pertencente ás mesmas administrações e cuja extensão não exceda de mais de um quarto a da linha directa, com a condição de não ficar o trem sobrecarregado, que nada a isso se opponha nas installações do trafego e que seja prevista no horario a parada do trem na estação intermediaria

(5) Em caso de interrupção na linha por força maior ou por outras circumstancias, deverão ser tomadas as medidas necessarias, tanto quanto possivel, para assegurar o transporte até ao ponto intacto da linha. As despesas ocasionadas assim deverão ser reembolsadas á estrada de ferro, deduzido o preço do transporte pelo trajecto não effectuado na via-ferrea.

(6) Com permissão das auctoridades fiscaes de cada Estado e approvação da repartição imperial das estradas de ferro, poderão as administrações das estradas de ferro conceder de accôrdo outras facilidades a inserir nas tarifas.

(7) As interrupções e atrasos no serviço dos trens deverão ser levados ao conhecimento do publico por meio de avisos de modo muito apparente e em logar facilmente accessivel.

§ 27

Conducção de cães por viajantes

(1) E' prohibido introduzir cães e outros animaes no carros de viajantes.

(2) Exceptuam-se desta regra os cãesinhos carregados sobre os joelhos quando os viajantes presentes no mesmo comparti-

mento não se oppuzerem. Excepcionalmente será auctorizada a introduccão nos carros de terceira classe de cães grandes, e particularmente de caça, quando esses cães com as pessoas que os acompanharem forem transportados em compartimento separado. A obrigação de pagar por esses cães a taxa das tarifas será plena.

(3) Effectuar-se-á em compartimentos separados o transporte de outros cães que acompanharem os viajantes. Si não houver esses compartimentos nos trens de viajantes, ou quando estiverem elles já occupados, o transporte não poderá ser pedido. Por occasião da apresentação do cão, será entregue um boletim de transporte (bilhete para cão). O cão será entregue na estação de destino mediante apresentação desse boletim. A estrada de ferro não é onrigada a guardar os cães que não forem immediatamente reclamados na chegada á estação de destino.

(4) O viajante que levar consigo um cão, sem o boletim de transporte (bilhete para cão), será obrigado o pagar as sommas seguintes: a) fazendo a declaração em tempo util (vêr § 21, alinea 2) sobretaxa de um marco, além da prevista nas tarifas, não podendo esta exceder o dobro do preço ordinario; quando não tiver sido feita esta declaração o dobro da taxa, e no minimo seis marcos, nos outros casos não previstos no alinea 2, deverá o cão ser expulso do carro de viajantes. A disposição do § 21 será applicavel por analogia.

(5) Veja § 30, alinea 3 §§ 44 e seguintes para o que se refere aos outros modos de transportes de cães.

§ 28

Bagagens de mão admittidas nos carros

(1) A introduccão no carro de bagagem miuda de mão, facil de transportar, será permittida com a condição de que outros viajantes não sejam encommodados por seu cheiro ou por outro modo, não se oppondo tambem as prescripções de alfandega, do fisco ou de policia. Não serão dados boletins de bagagens para essas bagagens de mão; os proprios viajantes deverão fiscalizal-as.

(2) Nas mesmas condições, será permittido aos viajantes de quarta classe levar consigo ferramentas, alforges, pacotes em cestos-saccos, cestos e outros objectos analogos que os peões podem carregar.

(3) Os viajantes de primeira, segunda e terceira classe poderão dispôr sómente do espaço em cima e em baixo de seus logares, para collocar suas bagagens de mão. É prohibido collocar bagagem em cima dos logares.

§ 29

Objectos excluidos do transporte nos carros

(1) E' prohibido introduzir nos carros objectos que possam pegar fogo facilmente, e outros objectos susceptiveis de causar damno, de um modo qualquer, particularmente espingardas carregadas, polvora, materias facilmente inflammaveis etc.

(2) Os empregados das estradas de ferro têm o direito de certificar-se da natureza dos objectos introduzidos.

(3) Os contraventores serão responsaveis pelos damnos resultantes da infracção desta disposição, sendo alem disso sujeitos ás penas prescriptas pela policia das linhas.

(4) Os caçadores e empregados do serviço publico são autorizados a levar consigo munições para as suas armas. Os guardas que acompanharem presos são auctorizados a levar armas carregadas, com a condição de ser o transporte feito em carro isolado ou em compartimento separado.

(5) O cano das armas de fogo deverá estar, dentro dos carros, voltado para cima.

IV

Transporte das bagagens

§ 30

Definição de bagagem

(1). Em regra geral, só serão despachados como bagagens, os objectos de que o viajante tiver necessidade para sua viagem, taes como malas, saccos, caixas de chapéus, caixinhas, etc.

(2). Poderão ser admittidos como bagagem, excepcionalmente, outros objectos que não entrem na categoria dos de uso pessoal dos viajantes, como grandes caixas com objectos de commercio, tonneis, vehiculos, com a condição de que esses objectos se prestem ao transporte por trens de viajantes. Quanto aos vehiculos veja § 6, alinea 2.

(3). Serão egualmente admittidos como bagagens pequenos animaes, cães de caça em gaiolas, caixa, saccos, etc.

(4). E' prohibido, sob penas das multas previstas no § 53, alinea 8, fazer despachos como bagagens dos objectos que fõrem excluidos do transporte ordinarios das mercadorias, bem como aquelles cuja introdução nos carros dos viajantes fôr prohibida nos termos do § 29.

(5). As tarifas farão conhecer quando, e em que condições, os objectos designados no § 50 B 2 serão admittidos ao trans-

porte como bagagens. As disposições do § 81, alíneas 2 e 3 e do § 84 alínea 4, são respectivamente applicaveis relativamente á limitação da indemnização a pagar.

§ 31

Acondicionamento. Destruição de rotulos antigos

(1). As bagagens deverão ser bem fechadas e solidamente acondicionadas. Em caso de acondicionamento incompleto ou insufficiente poderão ser recusadas. Quando fôrem acceptas bagagens nessas condições, a estrada de ferro poderá fazer menção disso no respectivo boletim. A acceptação do boletim com a menção referida equivalerá ao reconhecimento pelo viajante do estado do acondicionamento.

(2). Os antigos rotulos da estrada de ferro, do correio e outros collocados em transportes deverão ser retirados das bagagens. Si, em consequencia da não observancia desta prescripção, fôrem extraviadas as bagagens, a estrada de ferro não será responsavel pelo damno que disso resultar.

§ 32

Apresentação das bagagens. Boletim das bagagens

(1). O despacho das bagagens far-se-á no tempo previsto no § 13, alínea 1, para a venda de bilhetes.

(2). Poderá ser recusado o despacho das bagagens que não fôrem apresentadas pelo menos 15 minutos antes da partida do trem. Os vehiculos que forem admittidos ao transporte como bagagens (§ 30 alínea 2) deverão ser annunciados duas horas antes da partida do trem, e ser entregues para despacho, o mais tarde, uma hora antes da partida; nas estações intermediarias só se poderá contar com a sua expedição pelo trem desejado, si o aviso fôr dado 24 horas antes.

(3). Feito o despacho, dar-se-á ao viajante um boletim de bagagens.

(4). O preço de transporte das bagagens será cobrado na occasião do despacho.

(5). Quando em casos urgentes, e mediante despacho posterior, fôrem excepcionalmente acceptas a transporte bagagens não despachadas, serão ellas consideradas como não dadas a transporte até ao momento do despacho.

(6). A mesma disposição applicar-se-á, para acceptação de bagagens, ás paradas em que não houver despacho de bagagens.

(7). Poderão ser adoptadas prescripções especiaes, relativamente ao despacho das bicycletas.

§ 33

Entrega das bagagens

(1). A entrega das bagagens só se fará mediante a do respectivo boletim. A estrada de ferro não é obrigada a verificar a identidade do portador do boletim.

(2). O portador do boletim de bagagem poderá reclamar, no lugar de destino, a repartição das bagagens, a entrega immediata das bagagens, assim que chegar o trem que as transportar, decorrido o tempo necessario para a descarga e a distribuição regular e para as formalidades do fisco.

(3). Quando não fôrem as bagagens retiradas 24 horas, e os vehiculos 2 horas depois da chegada do trem, será cobrada taxa de armazenagem ou de estadia prevista nas tarifas. Si o vehiculo chegar depois de 6 horas da tarde, o praso para sua retirada contar-se-á a partir de 6 horas da manhã seguinte.

(4). Quando não fôr possivel apresentar o boletim de bagagens, a estrada de ferro só será obrigada a entregar as bagagens si o direito de recebê-las ficar claramente estabelecido, mediante uma declaração assecuratoria, e, segundo as circumstancias, mediante caução.

(5). Em regra geral, não poderão as bagagens ser entregues sinão na estação para a qual tiverem sido despachadas. A pedido do viajante, poderão, entretanto, as bagagens ser retiradas em uma estação intermediaria, quando o permittirem o tempo, as circumstancias e as prescrições de alfandega. Em tal caso deverá o viajante, por ocasião da entrega das bagagens, restituir o boletim de bagagens e apresentar o seu bilhete de passagem.

(6). Os vehiculos que tiverem de ser baldeados em viagem só poderão ser reclamados no lugar da chegada do trem de passageiros seguinte.

§ 34

Responsabilidade da estrada de ferro pelas bagagens

(1). A estrada de ferro será responsavel pelas bagagens despachadas, segundo as disposições relativas ao transporte de mercadorias (titulo XIII), quando estas puderem, por analogia, ser applicadas ao transporte das bagagens, e não resultar modificações das disposições contidas no presente titulo.

(2). A declaração de lucro na entrega, si houver, deverá ser feita na repartição das bagagens (Gepäckabfertigungsstelle) mediante pagamento da taxa supplementar de transporte (§ 84, aliena 3), o mais tardar meia hora antes da partida do trem pelo qual tiver de ser o transporte effectuado; ella só terá seu effeito legal, si tiver sido mencionada pela repartição das bagagens no respectivo boletim.

(3). A estrada de ferro só será responsavel pela perda das bagagens despachadas quando fôrem estas reclamadas na estação de destino no prazo de oito dias, depois da chegada do trem pelo qual tiverem sido transportadas (§ 33, alinea 2).

(4). A indemnização por perda, diminuição ou avaria das bagagens despachadas, em condições excepcionaes de trafego, poderá ser fixada na tarifa em um maximo reduzido, com autorização das auctoridades fiscaes do paiz e approvação da Re-partição imperial das estradas de ferro. Applicar-se-á por analogia a disposição do § 88.

(5). O viajante que não puder retirar suas bagagens, poderá exigir a inscripção no boletim da hora e dia em que as tiver procurado.

(6). A estrada de ferro não será responsavel pela perda, diminuição ou avaria das bagagens (Verlust, Minderung und Beschädigung von Reisegepäck) que não tiverem sido despachadas (§§ 28 e 32), nem pelos objectos deixados nos vehiculos transportados (§ 30, alinea 2), sinão quando houver falta de sua parte.

§ 35

Bagagens perdidas

(1). Serão consideradas perdidas as bagagens que faltarem até 3 dias depois da chegada do trem pelo qual tiverem sido expeditas.

(2). Quando fôr achado mais tarde um volume de bagagem, deverá ser avisado o viajante, ainda que tenha sido indemnizado este, desde que seja conhecido seu endereço. Poderá o viajante, dentro de 30 dias depois do recebimento do aviso, exigir que o volume de bagagens lhe seja entregue sem despesa, na estação de partida ou de destino, conforme preferir, mediante a restituição da indemnização recebida.

§ 36

Responsabilidade da estrada de ferro por atrazo na chegada das bagagens

(1). A estrada de ferro é responsavel pelo damno causado por atrazo na entrega das bagagens (§ 33, alinea 2), salvo provindo o atrazo de acontecimentos extranhos á sua vontade, e que não tenha podido impedir.

(2). No caso em que fôr devida uma indemnização por atrazo na entrega, segundo as disposições precedentes, deverá o damno provado ser reparado pelo modo seguinte:

a) si tiver havido declaração de lucro: até á importancia total da somma indicada;

b) não tendo havido essa declaração, para cada 24 horas ou fracção, de atrazo : 20 pfenings, no maximo, para cada kilo de bagagens atrazadas, e 30 marcos, no maximo, para cada vehiculo atrazado (vehiculos, § 30).

(3). Applicar-se-á por analogia o § 88.

§ 37

Commissarios de bagagens

Quando fôr preciso, deverá haver nas estações portadores de bagagens (Gepäckträger), que sob a responsabilidade da estrada de ferro, no sentido do § 34 alíneas 1 a 4 deste regulamento, serão encarregados, a pedido dos viajantes, de levar as bagagens ao interior da estação, e os volumes de mão de e para os carros, repartições de despacho etc. Os portadores deverão trazer distinctivo de serviço que os faça reconhecer, e trazer consigo instruções impressas com tabellas de preços. Elles serão obrigados a apresentar a tabella de preços e a mostrar a placa com o numero. A tabella de preços deverá ser collocada num lugar visivel da repartição das bagagens e da entrega.

§ 38

Deposito das bagagens

Deverão ser preparadas accomodações nas estações importantes para permittir aos viajantes consignar suas bagagens, mediante pagamento de uma taxa fixa. Neste caso terá a administração as obrigações de um depositario.

V

Transporte de volumes expressos

§ 39

Definição dos volumes expressos

As administrações têm a faculdade de estabelecer nas tarifas que os objectos proprios para ser transportados nos vehiculos de bagagens, embora não despachados como bagagens (§ 30) poderão ser lançados em boletim de bagagens ou em boletim especial (volumes expressos).

§ 40

Apresentação e entrega de volumes—expressos

(1). Quando a expedição dos volumes—expressos effectuar-se com boletim de bagagens, deverá este em geral ser dado ao

expedidor. Neste caso, far-se-á a entrega no lugar de destino, mediante apresentação do boletim de bagagens. A pedido do expedidor, poderá, estretanto, o boletim de bagagens acompanhar o volume quando este indicar o endereço completo do destinatario. Neste caso a entrega será feita de accôrdo com as prescripções especiaes de cada administração.

(2) Quando a expedição de volumes—expressos se fizer com boletim especial de transporte, deverá este acompanhar sempre o objecto, devendo os volumes indicar o endereço completo do destinatario. A entrega far-se-á no lugar do destino, segundo as prescripções das tarifas.

§ 41

Applicação das disposições relativas ás bagagens

As disposições do titulo IV são, além disso, applicaveis, por analogia, aos transportes de volumes—expressos, salvo si as tarifas previrem a applicação das disposições do titulo VIII.

IV

Transportes funebres

§ 42

Condições de transporte

(1) O transporte de um cadaver (*Leiche*) deve ser avisado pelo menos 6 horas antes da partida do trem, si este provier da estação de partida do trem, e pelo menos 12 horas antes, si de estação intermediaria.

(2) O cadaver deverá ser collocado n'um caixão de metal sufficientemente resistente e hermeticamente fechado, o qual será por sua vez collocado em uma caixa de madeira de modo que o caixão não possa mover-se.

(3) O caixão deverá ser acompanhado por uma pessoa que deverá tomar um bilhete e viajar no trem que o transportar.

(4) O caixão deverá ser acompanhado da *licença* regulamentar (*Leichen pass*) estabelecida segundo o formulario determinado no annexo A. A estrada de ferro deverá restituir essa licença, quando fôr retirado o cadaver na estação do destino. As auctoridades auctorizadas a passar *licença* serão indicadas por uma publicação particular. A *licença* passada por auctoridade competente será valida para o percurso inteiro nella indicado. Os preços de transporte fixados segundo as tarifas deverão ser pagos na occasião da apresentação do caixão á estrada de ferro. Relativamente aos caixões provenientes de paizes estrangeiros, com os quaes existir convenção concernente ao reco-

nhcimento reciproco de *licenças*, bastará a producção de uma *licença* de accôrdo com as prescripções convencionaes e estabelecida pela auctoridade estrangeira competente.

(5) O transporte deverá fazer-se em vehiculo fechado e separado. Muitos caixões provenientes da mesma estação de partida, destinados ao mesmo ponto e entregues ao mesmo tempo para serem transportados, poderão ser expedidos pelo mesmo vehiculo. No caso de ser caixão transportado dentro de caruagem funebre o transporte poderá ser effectuado em vagão descoberto.

(6) O caixão não poderá ser baldeado no trajecto sinão em caso de absoluta necessidade. O transporte deverá ser acelerado, e effectuar-se sem solução de continuidade. Quando fôr inevitavel demora prolongada em viagem, o vehiculo que contiver o caixão deverá, sempre que fôr possivel, ser collocado em uma linha de desvio fóra da estação.

(7) Quando o transporte de um caixão se fizer com declaração falsa, pagar-se-á, além do pagamento da differença de taxa da estação de partida á de destino, uma sobretaxa egual a quatro vezes o preço de transporte.

(8) Poderão deixar de ser acompanhados os caixões enviados por auctoridades de policia, hospitaes, prisões, etc. ás escolas publicas superiores. Basta egualmente que os cadaveres sejam collocados em caixas bem fechadas. O transporte poderá fazer-se com vagão descoberto. E' permittido transportar no mesmo vagão mercadorias de natureza compacta (madeira, metal, e materias analogas), ou mercadorias solidamente acondicionadas (caixas, barris. etc.) O carregamento deverá ser feito com cuidado, afim de que a caixa que contiver o cadaver não possa damnificar-se. Não poderão ser transportados com o cadaver generos alimenticios, comestiveis, materias primas que servirem para fabrical-os, e bem assim os objectos mencionados no annexo B ao § 50 do regulamento de transporte. As disposições prescriptas pelas auctoridades do paiz decidirão si o cadaver deverá ser ou não acompanhado de *licença*.

(9) As disposições precedentes não se applicarão ao transporte de cadaveres para o cemiterio da localidade em que se tiver dado o obito.

§ 43

Modo de expedição e de entrega

(1) Os transportes funebres serão effectuados, nos termos das tarifas, mediante um boletim de transporte estabelecido pela estrada de ferro e dado ao expedidor, ou mediante nota de expedição (§ 51).

(2) A entrega dos caixões cujo transporte tiver sido effectuado por trem de passageiros poderá ser exigida no prazo fi-

xado para entrega das bagagens (§ 33, alinea 2). Si o transporte tiver sido feito com boletim, a entrega só poderá ser feita mediante a entrega desse boletim.

(3) O caixão deverá ser retirado dentro das 6 horas que se seguirem á chegada do trem na estação de destino. Não sendo retirado nesse prazo, far-se-á o enterramento segundo as prescripções da auctoridade local. No caso de chegar o caixão ao destino depois de 6 horas da tarde, o prazo para retiralo só correrá a partir de 6 horas da manhã do dia seguinte. A estrada de ferro terá o direito de cobrar estadia, si não fôr retirado no prazo prescripto.

VII

Transporte dos animaes vivos

§ 44

Condições especiaes de transporte

(1) Os animaes vivos só serão acceitos para transporte observando-se as disposições do § 6, alinea 2.

(2) Poderá ser recusado o transporte de animaes doentes. As prescripções de policia sanitaria existentes determinarão de que modo poderá ser recusado o transporte de animaes, por perigo de epizootia.

(3) A estrada de ferro só será obrigada a transportar os animaes ferozes, observando-se as disposições prescriptas ao interesse da segurança publica.

(4) A administração da estrada de ferro é obrigada a exigir que os animaes vivos, cujo transporte fôr solicitado, sejam acompanhados. Os conductores deverão tomar logar no vagão de animaes, salvo auctorização do chefe da estação, e vigiar os animaes durante o transporte. No caso de se acharem no vagão palha, capim ou outras materias facilmente inflammaveis, será prohibido fumar nesse vagão ou outras nelle com cigarro ou cachimbo acceso. Os pequenos animaes, como aves, só poderão ser transportados em gaiolas portateis, bem fechadas. As gaiolas deverão ser bem arejadas e espaçosas.

(5) Deverá o proprio espedidor proceder ao carregamento dos animaes no vagão, amarral-os solidamente e fornecer os meios necessarios para isto. A descarga incumbirá ao destinatario.

(6) A estrada de ferro poderá exigir o pagamento do preço de transporte na occasião da apresentação para transporte.

§ 45

Modo de expedição

Abstracção feita das disposições dos §§ 27 e 30 alinea 3,

os transportes de animais serão effectuados nos termos da tarifa, quer mediante boletim de transporte que a estrada de ferro entregará ao expedidor, quer mediante nota de expedição § 51).

§ 46

Acceitação a transporte e retirada

(1) A estrada de ferro deverá fazer conhecer ao publico quaes os trens em que poderão ser transportados animais. A acceitação ao transporte de animais isolados fica subordinada á existencia de logar apropriado.

(2) A estrada de ferro poderá estipular na sua tarifa que o transporte de animais, com excepção de cães, não se fará nos domingos e dias de festa, ou só se fará em certas horas desses dias.

(3) Os animais deverão ser levados á estação em tempo opportuno; os animais isolados pelo menos uma hora antes da partida do trem. Chegados á estação de destino serão os animais entregues mediante boletim de transporte, ou quando a nota de expedição já estiver em mãos do destinatario, mediante recibo deste ultimo. A descarga e a retirada deverão realizar-se o mais tardar durante as duas horas que se seguirem á occa-sião em que fôrem postos á disposição e ao tempo necessario para preenchimento de formalidades alfandegarias e de fisco, quando houver. Findo esse prazo, poderá a estrada de ferro fazer cuidar delles, á custa e risco do destinatario, e, no caso em que a administração tiver auctorizado a sua permanencia no vagão ou na estação, cobrar uma taxa de estadia determinada na tarifa.

§ 47

Prazos de entrega para os animais

(1) O prazo de entrega abrange o prazo de expedição e o prazo de transporte. Elle não poderá exceder:

- | | | |
|---|--|-------|
| 1 | prazo de expedição | 1 dia |
| 2 | » » transporte por 300 kilm. cu infracção. | 1 dia |

(2) O prazo de entrega contar-se-á a partir da hora que começar depois da apposição do carimbo da nota de expedição, ou da entrega do boletim de transporte ao expedidor, e será observado, si antes de findo, fôrem os animais postos na estação de destino á disposição do destinatario.

(3) Fóra dos casos previstos no § 63, alinea 6, os prazos de entrega cessarão de correr durante os tempos de parada nas estações em que fôrem a beber os animais, e durante a visita sanitaria.

(4) A entrega de cavallos e cães transportados por trem de passageiros poderá ser exigida no prazo do § 33 alneas 2 e 6.

§ 48

Applicação das disposições relativas ás mercadorias

(1) As disposições do capitulo VIII são applicaveis por analogia ao transporte dos animaes.

(2) A declaração de lucro na entrega pelos animaes expedidos com boletim de transporte só terá effeito legal si a repartição expedidora tiver feito menção della em dito boletim.

VIII

Transporte das mercadorias

§ 49

Transporte directo

A estrada de ferro é obrigada a acceitar a transporte as mercadorias de ou para todas as estações abertas aos serviço das mercadorias, sem que seja preciso um intermediario para passagem de uma linha sobre outra.

§ 50

Objectos não admittidos a transporte ou admittidos conditionalmente

- A. Não serão admittidos a transporte:
- 1.º Os objectos reservados ao monopolio postal;
 - 2.º Os objectos que por sua dimensão, peso e acondicionamento não se prestarem ao transporte, devido ao material e condições do aparelhamento das linhas, mesmo em uma só das estradas de ferro cujo concurso fôr necessario para execução do transporte;
 - 3.º Os objectos cujo transporte fôr prohibido por medida de ordem publica;
 - 4.º Todos os objectos susceptiveis de combustão espontanea ou de fazer explosão, salvo applicação das disposições do annexo B, e particularmente:
 - a) a nitroglycerina (oleo explosivo) como tal, e as misturas gottejantes da nitroglycerina com substancias explosivas;
 - b) as misturas não gottejantes com materias pulverisadas, mesmo que não sejam explosivas (dynamite e substancias analogas), em massa não compacta;
 - c) os picratos, e as substancias explosivas contendo picratos ou chloratos;
 - d) fulminato de mercurio, de prata, de ouro, e bem assim as misturas em cuja preparação entrarem esses fulminatos;
 - e) todas as preparações em que entrar phosphoro;

f) armas de fogo carregadas.

B. Serão admittidos conditionalmente ao transporte:

1. Os objectos indicados no annexo B.

As disposições desse annexo regerão a admissão e transporte desses objectos.

2. Ouro ou prata em barras, platina, valor em moeda ou papel, papeis importantes, pedras preciosas, perolas finas, joias e outros objectos preciosos; e além disso objectos de arte, como quadros, bronzes de arte, antiguidades.

As tarifas indicarão as condições em que esses objectos serão admittidos a transporte. Quanto á importancia da indemnização veja no § 81 e disposições que a restringe.

Não serão considerados papeis de valor: os bilhetes postaes carimbados, os vales postaes, enveloppes, e cintas carimbadas, sellos do correio, papel sellado e sellos de registro, e bem assim marcas officiaes analogas (ähnliche amtliche Wertzeichen).

3. Os objectos cujo carregamento ou transporte occasionarem difficuldades consideraveis, em vista do apparellamento das linhas e do material, de uma das estradas de ferro cujo concurso fôr necessario para execução do transporte.

O transporte de objectos dessa categoria poderá ser subordinado a um accordo prévio sob condições especiaes, e em cada caso particular.

(4). O material rodante que viajar sobre si mesmo. Elle deverá estar em estado de rodar. As locomotivas, os tenders e os vehiculos a vapor deverão ser acompanhados de um conductor idoneo a serviço do expedidor.

C. Os objectos admittidos conditionalmente ao transporte não poderão ser expedidos *para ficar na estação de destino*.

§ 51

Conteúdo da nota de expedição

(1). Toda expedição deverá ser acompanhada de uma nota de expedição em que será mencionado o seguinte:

a) O logar e a data da criação da nota de expedição;

b) A designação da estação expedidora;

c) A designação da estação de destino e da estrada de ferro destinataria, o nome e o domicilio do destinatario, e quando fôr o caso, a indicação de que a mercadoria deve ficar na estação (bahnlagernd). Quando o logar de destino não fôr situado em uma linha de estrada de ferro, ou quando a estação de destino não fôr aberta ao serviço de mercadorias, o expedidor deverá indicar a estação em que a mercadoria deverá ser entregue; o transporte ulterior ficará neste caso a cargo do destinatario, salvo si a estrada de ferro tiver serviço especial organizado para esse fim (vêr § 68 alinea 3).

d) A designação da natureza da mercadoria, a indicação do peso, ou uma informação substitutiva de accordo com as disposições especiaes da estrada de ferro expedidora, e ainda mais para os volumes, o numero, a descripção do acondicionamento, as marcas e os numeros respectivos. A estrada de ferro tem o direito de exigir estas ultimas indicações, ainda mesmo para as mercadorias expedidas por vagões completos, comtanto que os volumes de que se compuzer o carregamento sejam susceptiveis de receber ditas indicações (vêr § 58, alinea 4). A designação dos objectos enumerados no annexo B deve ser igual na nota de expedição.

e) O pedido feito pelo expedidor da applicação das tarifas excepçionaes nas condições auctorizadas pelo § 81.

f) A declaração, si for preciso, da somma que representar o lucro na entrega (§§ 84 e seguintes).

g) A menção de dever a expedição ser feita em grande ou pequena velocidade (§ 56).

h) A enumeração minuciosa dos documentos exigidos pelas alfandegas, pelo fisco, pelas auctoridades de policia, e que devam acompanhar a mercadoria (§ 59).

i) A menção de frete pago, no respectivo caso, quer tenha o expedidor pago a importancia real das despesas de transporte, quer tenha feito um deposito destinado a cobril-as (§ 61)

k) O reembolso que onerar a mercadoria, e os desembolsos que tiverem sido acceitos pela estrada de ferro (§ 52).

l) A indicação da estação em que devam realizar-se formalidades de alfandega e do fisco, no caso que o peça o expedidor, para os objectos sujeitos a essas formalidades. A estrada de ferro é obrigada a conformar-se com esta indicação. A escolha do itinerario a seguir incumbe aliás exclusivamente á estrada de ferro. Todavia, deverá esta effectuar o transporte pela via mais economica segundo as tarifas e sob as mais favoraveis condições de transporte.

m) O nome ou a razão commercial do expedidor, com sua assignatura, e indicação da morada. A assignatura poderá ser impressa ou substituida por carimbo do expedidor.

n) O pedido eventual de duplicata da nota de expedição e d'um recibo (§ 54).

(2). E' prohibido inserir na nota de expedição outras indicações, substituir essa nota por outras peças, ou juntar-lhes outros documentos que não os auctorizados pelo presente regulamento.

§ 52

Forma da nota de expedição

(1). Os formularios da nota de expedição deverão ser conformes com os modelos dos annexos C e D. Esses estarão á

venda em todas as estações, pelos preços indicados nas tarifas. Elles deverão ser impressos em papel branco para a pequena velocidade; para a grande velocidade deverão ser impressos em papel branco, mas terão no alto e em baixo de ambos os lados, uma margem de vermelho carmim. O papel deverá ser proprio para escrever com as qualidades fixadas pela Repartição imperial das estradas de ferro.

(2). A auctoridade fiscal do paiz poderá, mediante consentimento da Repartição imperial das estradas de ferro, auctorizar excepções ás regras do alinea 1 do presente paragrapho, para expedições effectuadas regularmente entre certas estações bem como para expedições destinadas a exportação por mar.

(3). As notas de expedição deverão ser certificadas de acôrdo com as respectivas prescripções, com apposição do carimbo da fiscalização de uma estrada de ferro do paiz expedidor. Quando as notas de expedição não tiverem sido impressas pelos cuidados da estrada de ferro, essa apposição dará logar á cobrança de uma taxa fixada nas tarifas. Poderá ser recusada a apposição si não fôrem apresentadas ao mesmo tempo pelo menos 100 notas de expedição.

(4). No caso de não poder o lado direito do formulario conter todas as indicações exigidas para descripção das mercadorias, poderá ser utilizada a parte do verso correspondente, que é destinada ao endereço, empregando as mesmas rubricas. Si por sua vez fôr insufficiente o verso, o expedidor terá o direito de juntar solidamente á nota de expedição folhas das mesmas dimensões que o formulario, com a menção das mercadorias.

Em todos esses casos o peso total a transportar deve ser indicado nas rubricas da nota de expedição. Os objectos deverão ser mencionadas sob a denominação que servir de base á sua taxação, e si fôr preciso, segundo as differentes classes das tarifas. As folhas annexas deverão ter o carimbo da estação de partida.

(5). O expedidor terá o direito de fazer imprimir a razão social de sua casa na metade do verso da nota de expedição correspondente á metade do lado direito reservada ao lado direito. No mesmo logar, e sem o menor compromisso e responsabilidade para a estrada de ferro, poderão ser feitas as indicações seguintes: « Remettido por N. N. », « Por ordem de N. N. », « A' desposição de N. N. », « Segurado em N. N. », essas indicações só poderão ser applicaveis á expedição inteira.

(6) As partes do formulario comprehendidas dentro das linhas grossas deverão ser enchidas pelas estradas de ferro, as outras pelo expedidor. Quando as mercadorias deverem ser carregadas pelo expedidor, deverá este inscrever na nota de expedição, no logar reservado para isso, o numero e a marca do proprietario do vagão.

(7) Muitos objectos poderão ser inscriptos na mesma nota de expedição somente quando sua natureza permittir carregal-os

sem inconveniente com outras mercadorias, não se oppo do a isso prescripções de alfândega, de impostos ou de policia. As mercadorias admittidas condicionalmente nos termos do § 50 B deverão ser acompanhadas de notas de expedição especiaes que não abranjam outros objectos. Não será preciso estabelecer uma nota de expedição especial, quando objectos admittidos condicionalmente, e cuja reunião a outros objectos em um mesmo volume for auctorizada pelo n. XXXV do annexo B, forem carregados com outras mercadorias para formar um vagão completo. Para os carregamentos deste genero bastará uma unica nota de expedição; mas os objectos admittidos condicionalmente deverão ser expressamente designados como taes na nota de expedição, accrescentando-se a palavra «condicionalmente». As mercadorias cujo carregamento ou descarga incumbir ao expedidor ou ao destinatario deverão ser acompanhadas de notas de expedição especiaes que não abranjam outros, de conformidade com as disposições deste regulamento ou segundo as tarifas ou accôrdo especial.

(8) A repartição expedidora poderá exigir que seja organizada uma nota de expedição especial para cada vagão completo.

§ 53

Responsabilidade resultante das declarações inseridas na nota de expedição. Direito de fiscalização da estrada de ferro. Sobretaxas.

(1) O expedidor é responsavel pela exactidão das indicações e declarações da nota de expedição, as quaes deverão ser completas; elle supportará todas as consequencias de declarações irregulares, inexactas ou incompletas.

(2) A estrada de ferro terá sempre o direito de verificar si o conteúdo dos volumes corresponde ás declarações da nota de expedição, de fazer constatar o resultado. A pessoa de direito será devidamente chamada para assistir a essa verificação, salvo quando for ella feita em virtude das medidas de policia que tem o Governo o direito de tomar no interesse de segurança e ordem publica. No caso de ausencia da pessoa de direito deverão duas testemunhas assistir á operação

(3) Em qualquer occasião poderá a estrada de ferro certificar-se do peso e do numero de volumes da remessa. Ella deverá verificar o peso nas expedições parciaes por occasião da apresentação. A estrada de ferro é obrigada a estabelecer a pedido expresso do expedidor o numero e o peso das remessas feitas por vagões completos, comtanto que a natureza das mercadorias permita a execução dessa formalidade sem demora consideravel, e que sejam sufficientes os aparelhos de pesagem exis-

tentes. Esta operação dará logar á cobrança de uma taxa determinada na tarifa. A omissão na nota de expedição, por parte do expedidor, da indicação do peso, deverá ser considerada como um pedido de constatação do peso pela estrada de ferro, em todos os casos em que as despesas de transporte forem calculadas segundo o peso.

(4) O expedidor poderá como lhe convier, assistir ou não á pesagem e á determinação do numero de volumes. Quando depois de realizadas essas formalidades pela estrada de ferro o expedidor pedir que os volumes sejam de novo pesados e contados em sua presença antes do carregamento, a estrada de ferro terá o direito de exigir por esta nova operação o pagamento das despesas determinadas nas tarifas.

(5) A constatação do peso das mercadorias será comprovada com a apposição do carimbo de pesagem na nota de expedição pela estação de partida.

(6) Fará regra para o carregamento de um vagão a *lotação* nelle inscripta. Será admittido um carregamento maior até ao maximo da *capacidade de carregamento* inscripta no vagão, com a condição de não haver o perigo de poder o seu peso augmentar em consequencia da natureza das mercadorias, durante a viagem e por influencias atmosphericas, excedendo a capacidade de carregamento. Em qualquer caso é prohibido carregamento que exceda a capacidade de carregamento do vagão —*sobrecarga*.

Para os vagões não allemães que tiverem uma unica inscripção de lotação auctorizada e que corresponde á indicação da lotação nos wagons allemães, a «lotação» ou a «capacidade» de carregamento inscripta, não deverá em caso algum ser excedida de mais de 5 % no carregamento.

(7) Em caso de falsa declaração do conteúdo da remessa ou de indicação de peso inferior ao peso real de um carregamento completo, bem como no caso de *sobrecarga* do um vagão carregado pelo expedidor deverá ser paga uma sobre taxa ás estradas de ferro que tomarem parte no transporte, sem prejuizo, segundo o caso, do pagamento complementar da differença das despesas de transporte e da indemnização pelo damno que resultar, nem das penas devidas em virtude de disposições penaes ou dos regulamentos de policia—cuja importancia será fixada como segue:

(8) Quando tiverem sido apresentadas a transporte mercadorias designadas no § 50, A, n. 4 e no annexo B, com declaração inexacta ou incompleta, ou não tiverem sido observadas por occasião de apresentação as prescripções de segurança indicadas no annexo B, a sobretaxa será de 12 marcos por kilogramma de peso bruto do volume inteiro.

(9) Em todos os casos restantes de declaração inexacta do conteúdo, quando a declaração inexacta não for de natureza

que acarrete uma redução do preço de transporte, a sobretaxa será de 1 marco por nota de expedição; no caso contrario a sobretaxa será do dobro da differença entre o preço de transporte do conteúdo declarado e o do conteúdo verificado, calculado do ponto de expedição ao ponto de destino, sendo em qualquer caso pelo menos de 1 marco.

(10) Em caso de indicação de um peso inferior ao peso real de um carregamento completo, a sobretaxa será do dobro da differença entre o preço de transporte do peso declarado e o do peso verificado, desde o ponto de expedição até ao ponto de destino.

(11) Em caso de sobrecarga (alinea 6) de um vagão carregado pelo expedidor, a sobretaxa será de seis vezes o preço de transporte do peso que exceder a carga primitiva, desde o ponto de expedição até ao ponto de destino. Esta disposição é igualmente applicavel por analogia aos objectos cujas despesas de transportes não forem calculadas a peso, conforme as tarifas. Particularmente no caso em que o preço de transporte for calculado segundo a superficie occupada, a sobretaxa será de seis vezes a taxa applicavel á sobrecarga, que deverá ser estabelecida calculando em primeira linha a taxa segundo a superficie do vagão occupado, a qual em cada caso deve ser considerada como taxa do maximo da lotação, repartindo-se proporcionalmente á sobrecarga a taxa para o maximo da lotação.

(12) Quando houver simultaneamente indicação de um peso inferior ao peso real e sobrecarga, a sobretaxa pela indicação de um peso inferior ao peso real (alinea, 10) será cobrada cumulativamente com a sobretaxa relativa á sobrecarga (alinea 11).

(13) A sobretaxa não será cobrada:

a) em caso de indicação de um peso inferior ao peso real, e em caso de sobrecarga quando o expedidor tiver reclamado a pesagem na nota de expedição;

b) em caso de sobrecarga sobrevinda em viagem por influencias atmosphericas, quando o expedidor provar não ter excedido a lotação indicada, na occasião do carregamento.

§ 54

Conclusão do contracto do transporte

(1) O contracto de transporte fica concluido desde que a estação expedidora tiver accettato para transporte a mercadoria com a nota de expedição. A estação expedidora constata a accettazione pondo seu carimbo na nota de expedição com a data da accettazione.

(2) A apposição do carimbo deverá fazer-se immediatamente depois da apresentação completa da mercadoria designada em uma mesma nota de expedição. O expedidor poderá pedir que a apposição seja feita em sua presença.

(3) Posto o carimbo, a nota de expedição fará prova do contracto de transporte.

(4) Contudo, relativamente ás mercadorias que fôrem carregadas pelo expedidor, segundo as prescripções deste regulamento ou das tarifas e das convenções especiaes, as declarações da nota de expedição relativas quer ao peso quer ao numero dos volumes, só farão prova contra a estrada de ferro quando a verificação desse peso e do numero de volumes tiver sido feita pela estrada de ferro e constatada na nota de expedição.

(5) A pedido do expedidor, a estrada de ferro é obrigada a certificar o recebimento da mercadoria e a data da acceitação ao transporte, em uma duplicata que deverá ser apresentada pelo expedidor ao mesmo tempo que a nota de expedição. O expedidor deverá mencionar na nota de expedição o pedido que fizer de uma duplicata. A estrada de ferro deverá certificar com opposição do carimbo que attendeu ao pedido.

(6) A duplicata não tem valor nem de nota de expedição que acompanha a remessa, nem de um conhecimento.

(7) Quanto ás mercadorias não remetidas por vagão completo, poderá a duplicata ser substituida, com o consentimento do expedidor, por um recibo, a designar como tal, que terá o mesmo valor que a duplicata.

(8) A pedido do expedidor poderá o recebimento de mercadorias ser certificado de qualquer outra maneira, particularmente por inscripção em um registro de recibos, etc. Esse modo de certificar não terá o valor de uma duplicata ou de um recibo.

§ 55

Deposito provisorio de mercadorias

(1) As estradas de ferro não são obrigadas a acceitar mercadorias a transporte sinão quando este possa fazer-se, immediatamente.

(2) Não obstante, a estrada de ferro é obrigada a acceitar provisoriamente a deposito, quando houver occasião, as mercadorias que lhe fôrem apresentadas e cuja expedição não possa ser immediata. O deposito provisorio será feito mediante recibo que menciona que a acceitação ao transporte e o carimbamento da nota de expedição (§ 54 alinea 1) far-se-ão logo que a expedição fôr possível. O expedidor deverá indicar na nota de expedição que acceita este modo de proceder. Neste caso assumirá a estrada de ferro até á conclusão do contracto de transporte as responsabilidades de um depositario.

(3) Com permissão da auctoridade superior, poderá a estrada de ferro, no caso de acceitar mercadorias por vagões completos, mercadorias cujo transporte não puder ser effectuado immediatamente, accordar com a estrada de ferro que o prazo da entrega só será contado a partir do dia em que a expedição se

fizer realmente. O expedidor declarará na nota de expedição que aceita este modo de proceder, reproduzindo sua declaração na duplicata de dita nota. A estrada de ferro é obrigada a indicar na nota de expedição, por meio de carimbo especial, a data da expedição, e avisar sem demora o expedidor.

§ 56

Entrega ao transporte e expedição de mercadorias

(1) A mercadoria deverá ser entregue para transporte, nas horas regulamentares fixadas pela estrada de ferro; e no caso de incumbir ao expedidor o carregamento, segundo as disposições deste regulamento, das tarifas ou accordo especial, deverá elle ser feito durante essas horas. A estrada de ferro terá o direito de cobrar uma armazenagem determinada nas tarifas, quando a entrega a transporte de mercadorias, cujo carregamento incumbir á estrada de ferro e tenham de figurar na mesma nota de expedição, tenha de fazer-se successivamente por mais de vinte e quatro horas. Essa armazenagem será também applicavel quando as mercadorias, cujo carregamento incumbir á estrada de ferro forem entregues a transporte com uma nota de expedição incompleta ou inexacta, não tendo sido feita a rectificação dentro das vinte e quatro horas que se seguirem á reclamação. Quanto ao serviço de carretos pela estrada de ferro, ver § 68.

(2) A expedição far-se-á por grande ou pequena velocidade, segundo a menção da nota de expedição.

(3) Nos domingos e dias de festa não serão acceptas a despacho nem entregues aos destinatarios as mercadorias de pequena velocidade. As da grande velocidade só serão acceptas ou entregues nas horas determinadas uma vez por todas, por meio de avisos collocados nas salas de expedição e publicadas em uma folha local.

(4) As expedições serão effectuadas na ordem da acceptação ao transporte, salvo as excepções justificadas por motivo das necessidades do serviço do trafego ou interesse publico. As contravenções ás disposições deste artigo poderão dar lugar a accções de indemnização.

(5) As estradas de ferro serão obrigadas a tomar as medidas necessarias para constatar a ordem de expedição das mercadorias que lhes forem entregues.

(6) Os pedidos de vagões para as mercadorias cujo carregamento incumbir ao expedidor (ver alinea 1) deverão ser feitos para um dia determinado; a entrega ao transporte e o carregamento dessas mercadorias deverão ser terminados nos prazos fixados pela estrada de ferro. Esses prazos serão dados ao conhecimento do publico por meio de avisos collocados nas salas de expedição e publicados em uma folha local.

(7). Quando a entrega ao transporte e o carregamento não se fizerem nos prazos prescriptos, será o expedidor, depois de expirados estes, passível do pagamento da taxa de estadia, determinada nas tarifas. O mesmo se fará quando mercadorias cujo carregamento incumbir ao expedidor (alinea 1) tiverem sido entregues a transporte com uma nota de expedição inexata ou incompleta, não sendo esta rectificadora antes de expirados os prazos prescriptos para o carregamento. Poderá também a estrada de ferro descarregar os vagões e armazenar as mercadorias por conta e risco de quem tiver feito a encomenda dos vagões.

Ella poderá exigir, por occasião do pedido de vagões, a caução de uma somma igual á importancia das taxas cobradas por um dia de descanso (Tages versäumnis). A estrada de ferro será obrigada a pagar ao expedidor uma indemnização egual ao total da taxa de estadia, quando a elle não fôrem dados em tempo util os vagões que lhe tiverem sido promettidos.

(8). Os prazos prescriptos nas alíneas 1 e 7 deixarão de correr nos domingos e dias de festa, e bem assim enquanto durarem as formalidades de alfandega e de impostos, não sendo estes retardamentos por culpa do expedidor. Este ultimo deverá fornecer a prova da duração destas formalidades.

§ 57

Expedições em vagões cobertos ou descobertos

(1). Salvo disposições contrarias, quer do presente regulamento quer do serviço das alfandegas, de imposto ou de policia, ou motivos sufficientes fundados nas necessidades do serviço do trafego, poderá o expedidor pedir, por uma menção feita na nota de expedição :

1.º que seja effectuado em vagões cobertos o transporte das mercadorias que nos termos das tarifas deva ser effectuado em vagões cobertos.

2.º que seja effectuado em vagões descobertos o transporte das mercadorias que nos termos das tarifas deva ser effectuado em vagões cobertos.

(2) No primeiro caso, a estrada de ferro poderá cobrar um supplemento de taxa determinada nas tarifas.

(3) As tarifas indicarão si deverão ser fornecidas coberturas para os vagões descobertos e em que condições. O expedidor deverá fazer pedido dellas na nota de expedição.

§ 58

Acondicionamento e designação da mercadoria

(1) Quando a natureza da mercadoria precisar de um acondi-

dicionamento para preservá-la das perdas ou avarias durante o transporte, incumbirá o cuidado disso ao expedidor.

(2) Quando o expedidor não tiver cumprido esse dever, terá a estrada de ferro, salvo si recusar a mercadoria, o direito de pedir que o expedidor reconheça, por uma menção especial na nota de expedição, quer a falta absoluta de acondicionamento, quer o acondicionamento defeituoso, e que forneça á estação expedidora uma declaração especial segundo o modelo prescripto (annexo E). Quando o expedidor tiver o habito de expedir na mesma estação, mercadorias da mesma natureza, necessitando acondicionamento, e sendo essas mercadorias apresentadas sem acondicionamento, ou apresentando este sempre os mesmos defeitos, poderá elle, no logar da declaração especial de cada expedição, dar uma vez por todas uma declaração geral segundo o formulario previsto no Anexo F. Neste caso deverá a nota de expedição conter, além do reconhecimento acima, a menção da declaração geral entregue na estação expedidora. Serão postos á disposição do publico, nos logares de expedição, formularios de declaração deste genero.

(3) O expedidor é responsavel pelas consequencias de faltas assim constatadas, assim como pelos vicios não apparentes do acondicionamento. Todos os damnos resultantes dos defeitos de acondicionamento correrão por conta do expedidor, o qual deverá indemnizar a estrada de ferro, quando fôr caso disso. Si não tiver havido declaração, o expedidor sóserá responsavel pelas faltas apparentes de acondicionamento, quando houver dolo de sua parte.

(4) Os volumes deverão ser marcados exteriormente de um modo duradouro, claro, excluindo qualquer duvida, e com indicações que correspondam exactamente ás da nota de expedição.

(5) A estrada de ferro terá o direito de exigir que os volumes tenham a indicação duravel da estação de destino, salvo si essa indicação apresentar difficuldades particulares.

§ 59

Formalidades de alfandega, de imposto, de policia e de estatistica

(1) O expedidor será obrigado a juntar á nota de expedição os papeis que fõrem necessarios antes da entrega da mercadoria ao destinatario, para preenchimento de formalidades de alfandega, de imposto ou de policia. O expedidor será responsavel para com a estrada de ferro por todos os damnos que puderem resultar da ausencia, insufficiencia ou irregularidade dessas peças, salvo caso de falta da estrada de ferro.

(2) A estrada de ferro não é obrigada a examinar si os papeis são exactos e sufficientes.

(3) As formalidades de alfandega, de imposto ou de policia serão preenchidas durante a viagem pela estrada de ferro. Terá esta a faculdade de confiar a um commissario este cuidado, sob sua responsabilidade, ou de executal-as por si mesmo, mediante a percepção de uma taxa determinada nas tarifas. Em um e outro caso a estrada de ferro terá as obrigações de um commissario.

(4) Quando o expedidor tiver prescripto para sua remessa um modo de preencher essas formalidades inapplicavel, a estrada de ferro deverá escolher o processo que lhe parecer mais favoravel aos interesses de dito expedidor, devendo este ultimo ser delle informado.

(5) Poderá, entretanto, a pessoa que tiver direito á mercadoria, por si, ou por mandatario designado na nota de expedição, assistir ás operações de alfandega para dar todas as informações necessarias relativamente á tarificação da mercadoria, e apresentar suas observações. Esta faculdade não importará nem no direito de apoderar-se da mercadoria, nem no de proceder ás operações de alfandega.

(6) O destinatario terá o direito de preencher as formalidades de alfandega e de imposto ao chegar a mercadoria na estação destinataria, salvo estipulações contrarias na nota de expedição.

(7) As prescripções leaes de estatistica vigente no Imperio, bem como as disposições regulamentares concernentes a este serviço são applicaveis a todas as mercadorias importadas, exportadas ou em transito que passarem a fronteira do *deutschen Zollgebiets*. Os boletins cuja producção fôr prescripta para a importação, a exportação e o transito das mercadorias devesão ser fornecidos pelo expedidor ou pelo destinatario, segundo o caso. Quando as estradas de ferro fornecerem estes boletins perceberão por isso as taxas previstas nas tarifas. Os boletins, não revestidos do sello da repartição imperial deverão ser rubricados pela estrada de ferro que deverá constatar que elles estão conformes com o formulario prescripto. Esta formalidade dará lugar á percepção de uma taxa prevista nas tarifas.

§ 60

Calculo das taxas

(1) Os preços de transporte serão calculados de conformidade com as tarifas em vigor (§ 7).

(2) Não será cobrada em proveito das estradas de ferro, além das taxas de transporte e das accessorias ou especiaes previstas nas tarifas, nenhuma outra somma que não seja despesas feitas pelas estradas de ferro, como direitos de entrada, de sahida ou de transito, despesas de carretos de uma estação a outra não indicadas nas tarifas, despesas de reparação feita no acondiciona-

mento interior ou exterior das mercadorias para assegurar sua conservação. Estas despesas deverão constataadas e serão mencionadas na nota de expedição que será acompanhada das peças justificativas.

(3) Quando a estrada de ferro se encarregar de tomar mercadorias no domicilio do expedidor, de descarregalas dos navios, de effectuar a sua entrega no domicilio do destinatario ou em um outro lugar, como em armazens, entrepostos, barracões de visita (Revisions schuppens) navios, etc., perceberá por isso as despesas ora indicadas nas tarifas ou em tabellas affixadas nas estações. Quem fizer os carretos deverá ter sempre consigo suas tarifas, mostrando-as todas as vezes que forem pedidas.

§ 61

Pagamento das despesas de transporte. Reclamação por calculo inexacto. Prescripção dessas reclamações

(1) Quando as despesas de transporte não tiverem sido pagas por occasião da entrega da mercadoria a transporte, serão consideradas como a cargo do destinatario. No caso da entrega de uma duplicata de nota de expedição, deverá a estação expedidora especificar nella as despesas pagas inscriptas na nota de expedição por ella.

(2) A estrada de ferro poderá exigir o adeantamento das despesas de transporte, quando se tratar de mercadorias que segundo sua apreciação forem sujeitas a uma prompta deterioração, ou que por causa de seu valor insignificante, não lhe assegurem sufficientemente as despesas de transporte.

(3) Quando em caso de transporte pago, não puder ser fixado exactamente no momento da expedição o total das despesas, poderá a estrada de ferro exigir o deposito de uma somma que represente approximadamente essas despesas.

(4) Em caso de applicação irregular das tarifas ou de erro de calculo na fixação das despesas de transporte e das accessorias, a differença para mais ou para menos deverá ser reembolsada, e avisada para esse fim a pessoa de direito o mais cedo possivel. O direito de reclamar excesso de fretes caberá quer ao expedidor quer ao destinatario, segundo tiver um ou outro effectuado o pagamento do frete em excesso á estrada de ferro. O pagamento complementar no caso de insufficiencia caberá, depois da entrega da mercadoria a quem tiver pago o transporte ou feito o deposito previsto no alinea 3. A disposição do § 90 alinea 1, não será applicavel aos direitos de reclamação previstos neste alinea.

(5) Prescreverão dentro de um anno as reclamações da estrada de ferro por taxas insufficientes bem como as que se tí-

verem de fazer contra elle para reembolso de excesso das mesmas (alinea 4). A prescrição correrá a partir do dia em que se fizer o pagamento.

(6) A prescrição do direito de reclamar o reembolso do excesso de taxas pagas será *interrompida* por uma reclamação escripta feita á estrada de ferro. Si for dada resposta negativa á reclamação, correrá de novo o prazo de prescrição a partir do dia em que a estrada de ferro communicar por escripto sua decisão ao reclamante, devolvendo-lhe as peças justificativas que tiver juntado á reclamação. Não interromperão a prescrição reclamações ultteriores dirigidas á estrada de ferro ou á auctoridade superior.

(7) A interrupção da prescrição regular-se-á pelas prescrições legaes ordinarias.

§ 62

Reembolso

(1) O expedidor poderá onerar a mercadoria com um reembolso até á importancia de seu valor. Poderá ser o reembolso recusado para as mercadorias cujo preço de transporte poderá ser reclamado préviamente pela estrada de ferro (§ 61, alinea 2).

(2) A expedição mediante reembolso far-se-á pagando-se uma taxa a determinar pelas tarifas. A estrada de ferro é igualmente auctorizada a cobrar uma taxa de commissão pelos desembolsos que fizer. Esta taxa não poderá ser cobrada para fretes de mercadorias, nem para despesas accessorias, previstas nas tarifas, particularmente: despesas de notas de expedição, de pesagem, de apposição de marcas sobre volumes, de carregamento, de emprego de guindaste, de preenchimento de formalidades de alfandega, etc., taxas de estatistica, portes de cartas e despesas de carretos effectuados pela estrada de ferro.

(3) A nota de expedição devidamente carimbada, ou em sua falta a respectiva duplicata ou qualquer outro recibo auctorizado, servirá como prova de ter sido a mercadoria onerada de reembolso. A pedido do expedidor dar-se-lhe-á á estação de partida, sem despesa, um boletim especial constando que sua remessa foi onerada de reembolso.

(4) Assim que o destinatario tiver effectuado o reembolso, a estrada de ferro é obrigada a avisar o expedidor e entregar-lhe a importancia do mesmo. Deverá ser seguido o mesmo processo relativamente aos desembolsos feitos antes da entrega das mercadorias á estrada de ferro. Quando as tarifas determinarem um certo prazo para pagamento do reembolso, não será necessario um aviso especial.

(5) Quando a mercadoria for entregue ao destinatario sem pagamento prévio do reembolso, a estrada de ferro será respon-

savel pelo damno, e obrigada a pagar immediatamente ao expedidor a importancia desse damno até á importancia total do reembolso, sem prejuizo de recurso seu contra o destinatario.

(6) Serão permittidos adeantamentos sobre os reembolsos quando o empregado encarregado da expedição julgar que elles são cobertos pelo valor da mercadoria.

§ 63

Prasos de entrega

(1) Os prasos de entrega deverão ser publicados nas tarifas e não poderão exceder os limites seguintes :

- a). *Para a grande velocidade :*
- | | | |
|----|---|--------|
| 1. | Praso de expedição | 1 dia |
| 2. | Praso de transporte por fracção indivisivel de 30 kilm. | 2 dias |
- b). *Para pequena velocidade :*
- | | | |
|----|---|--------|
| 1. | Praso de expedição | 2 dias |
| 2. | Praso de transporte : | |
| | Para um percurso até 100 kilms. | 1 dia |
| | Para um percurso mais elevado, por cada fracção indivisivel de 200 kilms. excedendo os 100 primeiros kilms. | 1 dia |

(2). Quando as mercadorias passarem de uma rêde para outra, os prasos de transporte serão calculados sobre a distancia total entre o ponto de partida e o o logar de destino, ao passo que os prasos de expedição só serão contados uma vez, qualquer que seja o numero de diferentes rêdes percorridas.

(3). Poderá a estrada de ferro, com o consentimento da auctoridade competente, estabelecer prasos supplementares de entrega nos casos seguintes :

1. Quando as mercadorias fôrem de ou para localidades não servidas pela estrada de ferro, effectuando a estrada de ferro o seu transporte ulterior (succursaes).

2. Nas épocas de trafego extraordinario, durante as quaes será excepcionalmente permittido, sob reserva do consentimento ulterior da auctoridade fiscal, determinar o praso supplementar que será applicado.

3. Para a passagem para as linhas de bitola differente.

Os prasos supplementares deverão ser devidamente publicados.

A publicação deverá indicar si a auctorização foi dada, e por quem foi dada, ou si foi reservada. Neste ultimo caso a auctorização ulterior deverá ser publicada por meio de editaes officiaes, dentro dos oito dias seguintes. A determinação dos prasos supplementares ficará sem effeito, quando for ulteriormente recusada a auctorização pela auctoridade fiscal, ou quando a auctorização dada não tiver sido publicada em tempo util.

(4). O prazo de entrega começará a correr a partir da meia-noite depois da accitação da mercadoria e da nota de expedição (§ 54, alinea 1), excepto no caso previsto no § 55, alinea 3. Esse prazo se achará observado, quando, antes do seu termo, a mercadoria fôr entregue no domicilio no armazem do destinatario, ou da pessoa em cujas mãos a entrega possa fazer-se validamente, ou quando não tenha sido estipulada a entrega, no domicilio ou no armazem, ou que tenha sido expressamente interdita (§ 68, alinea 5), um aviso escripto da chegada da mercadoria na estação tenha sido posto no Correio com o endereço do destinatario, antes de determinado o prazo prescripto ou lhe tenha sido entregue por qualquer outro modo no mesmo prazo.

(5). O prazo de entrega para as mercadorias que devam ser entregues na estação, ou para aquellas para as quaes o destinatario tiver prevenido por escripto que não pediu aviso, será considerado como observado, quando, antes de seu termo, a mercadoria tiver sido posta a disposição do destinatario, na estação de chegada.

(6). Os prazos de entrega deixarão de correr, no curso das formalidades de alfandega, impostos ou de policia, bem como durante as interrupções que impedirem temporariamente de começar ou continuar o transporte por via-ferrea, e que não resultarem de faltas da parte da estrada de ferro.

(7). Quando o dia que se seguir ao da entrega da mercadoria na estação de partida fôr um domingo ou um dia feriado, o prazo começará a correr 24 horas mais tarde, para as mercadorias transportadas por pequena velocidade.

(8). Eguualmente, quando o ultimo dia do prazo de entrega fôr um domingo ou um dia feriado, só expirará o prazo para as mercadorias transportadas em pequena velocidade, no proximo dia de trabalho.

§ 64

Direito do expedidor de dispôr da mercadoria

(1). Só o expedidor tem o direito de dispor da mercadoria, quer retirando a na estação de partida, quer detendo-a durante a viagem, quer fazendo entregal-a na estação de destino, ou durante o trajecto, ou ainda em uma estação situada além do ponto de destino, ou em um ramal, a uma pessoa differente do destinatario indicado na nota de expedição. Poderá a estrada de ferro, como entender, a pedido do expedidor, acceptar as disposições ulteriores, para o estabelecimento, augmento, diminuição ou retirada dos reembolsos, ou ao pagamento das expedições. Não serão admittidas disposições ulteriores differentes das indicadas acima.

(2). Entretanto, no caso do estabelecimento de uma duplicata de nota de expedição ou de um recibo (§ 54, alíneas 5 e 7), o expedidor não poderá exercer esse direito sinão produzindo a duplicata da nota de expedição ou um recibo. A estrada de ferro que se conformar com as ordens do expedidor sem exigir a apresentação de duplicata ou do recibo, será responsável pelo prejuizo causado por esse facto para com o destinatario ao qual tenha sido entregue pelo expedidor algum desses documentos.

(3). A estrada de ferro só será obrigada a executar essas ordens do expedidor, quando fôrem transmittidas pela estação da expedição.

(4). Cessará o direito do expedidor, ainda mesmo munido da duplicata ou do recibo, quando, tendo a mercadoria chegado ao destino, a nota de expedição tiver sido entregue ao destinatario, ou tiver este intentado a acção mencionada no § 66, citando a estrada de ferro. A partir desse momento, o direito de dispor passará ao destinatario, com cujas ordens a estrada de ferro deverá conformar-se, sob pena de ficar responsável para com este, pela mercadoria.

(5) A estrada de ferro, sem prejuizo do direito de apreciação que lhe pertence relativamente aos reembolsos e franquias, não poderá fugir á execução das ordens a que allude o alinea 1, retardar ou modificar essas ordens, si não resultar perturbação no serviço regular do trafego.

(6) As ordens mencionadas no alinea 1 deverão ser dadas por declaração escripta, assignada pelo expedidor, de conformidade com o modelo (annexo G). A referida declaração deverá ser repetida sobre a *duplicata da nota de expedição ou sobre o recibo*, que será apresentado ao mesmo tempo á estrada de ferro, e entregue por esta ao expedidor.

(7) Será irrita e nulla qualquer determinação do expedidor dada por outra fórma.

(8) A estrada de ferro terá o direito ao reembolso das despesas resultantes da execução das ordens mencionadas no alinea 1, salvo si a ordem tiver por causa falta da estrada de ferro. Essas despesas deverão ser determinadas uma vez por todas nas tarifas.

§ 65

Impedimentos ao transporte

(1) Si o transporte for temporariamente impedido ou interrompido, sem culpa do expedidor, pedirá a estrada de ferro novas instruções ao expedidor, excepto no caso previsto no alinea 3 deste paragrapho.

(2) O expedidor poderá rescindir o contracto, cabendo-lhe pagar á estrada de ferro a importancia das despesas preparatorias do transporte, as de descarga e de transporte, proporcio-

nalmente á distancia já percorrida, salvo sendo a culpa da estrada de ferro. Essas despesas deverão ser determinadas nas tarifas.

(3) Quando, em caso de interrupção, o transporte puder ser effectuado por outra via, a estrada de ferro terá o direito de decidir, sendo do interesse do expedidor, fazer continuar a mercadoria por essa outra via, ou detel-a, pedindo instrucções ao expedidor, respeitadas, todavia, as prescripções estabelecidas pela auctoridade competente, no interesse geral do serviço.

(4) Não estando o expedidor de posse da duplicata da nota de expedição ou do recibo, si houver, as instrucções que elle der nos casos previstos no presente paragrapho, não poderão modificar a designação do destinatario, nem o lugar de destino.

§ 66

Entrega da mercadoria

(1) A estrada de ferro é obrigada a entregar no lugar de destino, a nota de expedição e a mercadoria ao destinatario, mediante recibo e reembolso da importancia dos credits resultantes da nota de expedição (§ 68 alinea 8)

(2) Depois de chegada a mercadoria no lugar de destino fica auctorizado o destinatario, quer proceda em seu proprio interesse, quer no de outro, a fazer valer em seu proprio nome, perante a estrada de ferro, os direitos resultantes do contracto de transporte, quanto á execução das obrigações que este contracto lhe impõe. Elle poderá, notadamente, pedir á estrada de ferro a entrega de expedição e a da mercadoria. Extinguir-se-á este direito quando o expedidor tiver dado á estrada de ferro uma ordem contraria em virtude do § 64.

(3) A estação destinataria designada pelo expedidor, será considerada como lugar de entrega, respeitadas as disposições contidas no § 68, alneas 1 a 3. No caso em que, segundo as indicações da nota de expedição, a mercadoria dever ser entregue ou ficar em deposito em lugar situado na linha ferrea, o transporte será considerado como tendo sido acceito sómente até esse primeiro lugar situado na linha ferrea, e a entrega da mercadoria deverá fazer-se ahí, ainda que seja indicado na nota de expedição um outro lugar de destino.

(4) A estrada de ferro ultima transportadora deverá, na occasião da entrega, cobrar a totalidade dos credits resultantes da nota de expedição, particularmente as despesas de transporte, despesas accessorias, gastos de alfandega e outros desembolsos necessitados pela execução do transporte, reembolsos e outras sommas que possam onerar a mercadoria. Ella fará esta cobrança, tanto por sua conta como pela das estradas de ferro precedentes ou outras interessadas. A estrada de ferro ultima

transportadora deverá, dado o caso, fazer valer sobre a mercadoria o direito pignoratício da estrada de ferro (código de commercio §§ 440 e seguintes).

§ 67

Obrigações resultantes para o destinatario, em consequencia da acceitação da mercadoria e da nota de expedição.

O recebimento da mercadoria e da nota de expedição obriga o destinatario a pagar á estrada de ferro a importancia das despesas indicadas na nota de expedição. Vêr todavia, o § 61, alinea 4, relativamente á rectificação das despesas de transporte.

§ 68

Moção de proceder para entrega das mercadorias

(1) Quando, nos termos deste regulamento, das tarifas ou de estipulações especiaes, a descarga das mercadorias incumbir á estrada de ferro, esta decidirá si as mercadorias deverão ser transportadas ao domicilio do destinatario, ou si deverá ser avisado de sua chegada. Nas estações, em que, segundo o que precede, as mercadorias deverem ser entregues no domicilio do destinatario, deverá ser affixado na repartição expedidora, um aviso para esse fim. Deverá ser sempre avisada ao destinatario, á sua custa, salvo ás excepções abaixo especificadas, a chegada das mercadorias que devem ser descarregadas pelo destinatario. Esse aviso será enviado por escripto, pelo correio ou por expresso, á escolha da estrada de ferro, indicando os prazos nos quaes, segundo o § 69, alinea 2, a mercadoria deverá ser retirada, salvo si tiver sido combinado outro modo de avisar, por escripto, entre a estrada de ferro e o destinatario. Não será necessario esse aviso quando o destinatario communicar que não o deseja, ou quando as mercadorias forem expedidas para ficar na estação (*bahnlagernd gestellten Gütern*). Não será cobrada taxa alguma pela expedição do aviso.

(2) O aviso de chegada de uma mercadoria expedida em pequena velocidade deverá ser enviada o mais tarde depois de essa chegada e de ser posta á disposição do destinatario. O aviso de chegada de uma mercadoria expedida em grande velocidade deverá ser enviado dentro de duas horas, salvo circumstancias extraordinarias que exigirem maior praso; e a entrega no domicilio do destinatario deverá ser effectuada durante as 6 horas que se seguirem á chegada. Esses prazos não serão contados nos domingos e dias de festa, a partir do meio dia, e nos dias de semana ordinarios das 6 horas da tarde até ao começo

das horas de serviço do dia seguinte. Tudo, sem prejuizo das disposições relativas aos prazos de entrega (vêr § 63).

(3) Poderá a estrada de ferro, si o julgar conveniente entender-se com empresarios para o transporte das mercadorias entre a estação de destino e a localidade em que se achar, bem como de ou para outras localidades mais affastadas, nas quaes tiver direito de estabelecer escriptorios de correspondencia. Esses empresarios serão considerados como agentes da estrada de ferro, no sentido do § 9 deste regulamento (vêr § 60, alinea 3).

(4) Quando as mercadorias fôrem destinadas a localidades não servidas pela estrada de ferro, ou a estações não abertas ao serviço de mercadorias, e que o serviço não esteja organizado para o transporte ulterior, deverá a estrada de ferro, no caso de não ter recebido instrucção do expedidor ou do destinatario, relativamente à reexpedição immediata, avisar o expedidor na forma das prescripções acima, ou proceder a expedição ulterior das mercadorias ao logar de destino, por intermedio de um commissario, ou de qualquer outra maneira, por conta e risco do expedidor.

(5) O destinatario que quizer receber em pessoa suas mercadorias na estação, ou confiar o transporte dellas a empresarios diferentes dos da estrada de ferro, deverá avisar por escripto a estação destinataria, em tempo util, e sempre antes da chegada da mercadoria ao destino. A estação destinataria poderá exigir que seja authenticada a assignatura do destinatario. Poderá restringir-se, ou ser mesmo supprimida, no interesse geral do serviço, a faculdade deixada ao destinatario de proceder pessoalmente á retirada das mercadorias, ou fazer tiral-as por empresarios diferentes dos da estrada de ferro, mediante consentimento da auctoridade competente,

(6) A estrada de ferro fará transportar as mercadorias que em virtude das prescripções em vigor, devam ser conduzidas nos locaes ou entrepostos de alfandega, de cobrança de impostos, ou outros designados pelas prescripções vigentes, ainda que tenha o destinatario se reservado o direito de pessoalmente recebel-as, salvo si a estrada de ferro lhe confiar o conduzil-as a esses logares.

(7) A mercadoria será entregue medeante recibo, depois do pagamento das sommas devidas, e dos fretes e desembolsos que onerarem a expedição. O recibo deverá ser um simples certificado de recebimento da mercadoria; todas as outras menções, particularmente a indicação de que a mercadoria foi entregue em bom estado, em tempo util, não poderão ser exigidas. Serão postas á disposição do destinatario, medeante apresentação da nota de expedição com quitação da estrada de ferro, as mercadorias cuja entrega em domicilio não puder ser effectuada pela estrada de ferro; as que deverem ser por ella descarregadas, no

logar de descarga, e as outras nos logares da estação designados para esse fim (Güterböden).

(8) O destinatario tem o direito de que as mercadorias sejam pesadas na sua vista na estação, por occasião da entrega. A estrada de ferro deverá attender sempre a esse direito, quando se tratar de expedições parciaes; tratando-se porém, de mercadorias transportadas por vagões completos, a pesagem fica subordinada á condição de que os apparatus sejam sufficientes. Quando as installações das estações não permittirem a pesagem do vagão, o destinatario poderá mandar proceder a essa operação no logar mais proximo em que houver apparatus sufficientes, em presença de um representante da estrada de ferro. Si a pesagem não indicar diminuição de peso imputavel á estrada de ferro, o destinatario será obrigado a pagar as despesas occasionadas pela pesagem, ou as taxas determinadas nas tarifas, mais a indemnização a pagar, dado o caso, ao representante da estrada de ferro; si pelo contrario, houver diminuição de peso imputavel á estrada de ferro e não reconhecida, deverá a estrada de ferro pagar ao destinatario as despesas resultantes da nova pesagem.

§ 69

Prasos de retirada (Abnahme) para as mercadorias não transportaveis a domicilio

(1). As mercadorias cuja descarga, nos termos deste regulamento, nos das tarifas, ou em virtude de accôrdo especial, incumbir á estrada de ferro, deverão ser retiradas no praso durante o qual não for cobrada armazenagem. Esse praso não poderá ser inferior a 24 horas; elle começará a correr depois da remessa do aviso ou do recebimento deste pelo destinatario (vêr § 68, alinea 1, e § 63 alinea 4). A retirada deverá ser feita durante as horas de serviço prescriptas.

(2). Os prasos durante os quaes deverão ser descarregadas e retiradas as mercadorias cuja descarga incumbir ao destinatario, serão fixados pelas prescripções especiaes de cada administração. Quando forem applicaveis a toda a rêde, deverão figurar nas tarifas; em caso contrario, deverão ser levados ao conhecimento do publico, em cada estação, por meio de editaes affixados nas salas de expedição, e de publicação em uma folha local. Quando o aviso de chegada da mercadoria fôr enviado pelo correio, os prasos começarão a correr, o mais cedo, 3 horas depois da entrega, ao Correio, do aviso.

(3). Relativamente ás mercadorias que devam ficar na estação (bahnlagernd), ou áquellas de que o destinatario tiver manifestado por escripto desejo de não receber aviso de chegada, os prasos mencionados nos alineas 1 e 2, começarão a correr, a partir da chegada da mercadoria.

(4). O prazo para a descarga ou retirada (alinea 2) não abrangerá os domingos e dias de festa, nem o tempo despendido em formalidades de alfandega e de impostos, salvo si essas formalidades tiverem sido retardadas pelo expedidor ou pelo destinatario. Estes deverão justificar a duração dessas operações.

(5). Quando as mercadorias não fôrem retiradas nos prazos previstos no presente paragrapho, a estrada de ferro cobrará uma taxa de armazenagem ou de estadia de vagões determinada nas tarifas. Ella fica auctorizada egualmente, neste caso, a effectuar por conta e risco do destinatario a descarga que incumbir a este, nos termos deste regulamento, das tarifas ou de accôrdo especial.

(6). Por sua vez, si o destinatario ou seu representante, depois de ter sido prevenido da chegada da mercadoria na estação, tiver querido retirala, e não o tiver podido fazer no prazo de uma hora, a estrada de ferro será obrigada a reembolsar-lhe as despesas, cujo pagamento fôr justificado.

(7). Em caso de atravancamento de mercadorias que embaraçar ou tornar impossivel o trafego regular, a administração fica auctorizada a crear taxas de armazenagem e de estadia. Si não bastarem estas medidas, ella poderá reduzir os prazos de carregamento e a armazenagem gratuita em quanto durar o atravancamento, tudo sem prejuizo da observancia das prescripções que estabelecem prazos supplementares (vêr § 63, alinea 3, n. 2º)

§ 70

Estorvos à entrega (1)

(1). Quando o destinatario de uma mercadoria fôr desconhecido, ou retardar ou recusar a acceitação e a retirada, ou si se apresentar algum outro impedimento á entrega, a estação destinataria deverá prevenir sem demora ao expedidor, e lhe fazer conhecer per intermedio da estação expedidora a causa do impedimento, pedindo suas instrucções. Em caso algum, deverá a mercadoria ser devolvida sem o consentimento expresso do expedidor.

(2). Quando pelas circumstancias não fôr possivel dar este aviso ao expedidor, ou si este demorar as instrucções pedidas, ou no caso de não poderem estas ser executadas, as mercadorias serão depositadas pela estrada de ferro, por conta e risco do expedidor, cuidando dellas a estrada com bom commerciante (*ordentlicher Kaufmann*). Poderá tambem a estrada de ferro, si o julgar opportuno e medeante reembolso das despesas e desembolsos que onerarem as mercadorias, collocal-as em um deposito publico, ou confial-as a um commissario, por conta e risco de quem de direito.

(1) Ablieferungshindernisse.

(3). Fica egualmente auctorizada a estrada de ferro a vender a quem mais der, sem mais formalidades :

a) as mercadorias mencionadas no alinea 1.º deste §, quando fôrem sujeitas a rapida deterioração, ou quando a situação do logar de destino não permittir collocal-as em deposito ou confial-as a um commissario;

b) as mercadorias que não fôrem acceitas pelo destinatario ou retomadas pelo expedidor. A venda far-se-á o mais cedo dentro das 4 semanas que se seguirem ao termo do praso de armazenagem gratuita, ou em um praso menor, quando as mercadorias forem susceptiveis de soffrer consideravel depreciação, em consequencia de uma armazenagem mais longa e das despesas resultantes.

O expedidor deverá, tanto quanto possivel, ser avisado da venda a effectuar-se, devendo ser posto á sua disposição o producto dessa venda, deduzidas as despesas.

(4). O expedidor e o destinatario deverão ser avisados sem demora do deposito ou da venda da mercadoria, salvo não sendo possivel este aviso. A estrada de ferro será responsavel pelo damno resultante de falta de aviso.

§ 71

Constatação pela estrada de ferro das perdas e avarias de mercadorias

(1). Em todos os casos de perda total ou parcial ou de avaria, as administrações das estradas de ferro serão obrigadas a fazer indagações immediatas, constatar o resultado por escrito, e communical-o aos interessados, medeante pedido.

(2) Quando a estrada de ferro descobrir ou suspeitar uma perda parcial ou uma avaria da mercadoria, ou quando a allegar á pessoa de direito, será immediatamente lavrado auto pela estrada de ferro, para constatar o estado da mercadoria, a importancia do damno, e tanto quanto possivel a causa da perda parcial e da avaria, e lavrado auto no caso de perda total da mercadoria.

(3) Por occasião de se fixar o damno resultante da perda parcial ou da avaria, deverão assistir á operação duas testemunhas não interessadas no negocio, e, quando as circumstancias o exigirem, peritos, e, si for possivel o proprietario interessado.

§ 72

Constatação, por peritos officiaes ou constatação judicial das avarias das mercadorias

Todo interessado tem o direito de pedir a constatação das avarias e perdas parciaes da mercadoria, por peritos nomeados pelos tribunaes ou por uma outra auctoridade competente, sem

prejuizo do processo indicado no § 71. A estrada de ferro deverá ser representada nessa constatação, ainda no caso em que os peritos não forem nomeados pelos tribunales.

§ 73

Acções contra a estrada de ferro. Reclamações

(1) As acções contra as estradas de ferro, que nascerem do contracto de transporte, só pertencem áquelle que tiver o direito de dispor da mercadoria. Ver § 61, alinea 4, para o que diz respeito ao direito de reclamar o reembolso dos excessos cobrados.

(2) No caso de não poder o expedidor apresentar a duplicata da nota de expedição, recibo ou declaração da estação expedidora, afirmando que nenhum desses documentos lhe foi entregue, só poderá elle mover a acção, si o destinatario o tiver auctorizado a fazel-o, salvo si provar que o destinatario recusou a mercadoria.

(3) As reclamações extrajudiciarias deverão ser feitas por escripto, acompanhadas de um documento que estabeleça o valor da mercadoria, e bem assim da nota de expedição, quando esta tiver sido entregue ao destinatario. As estradas de ferro deverão examinar, no mais curto praso possivel, essas reclamações e, salvo caso de accôrdo, fazer conhecer por escripto o seguimento a ellas dado.

§ 74

Responsabilidade das differentes estradas de ferro que participarem do transporte

(1) A estrada de ferro que tiver acceito para transportar a mercadoria com a nota de expedição, será responsavel pela execução do transporte no percurso total, até a entrega da mercadoria ao destinatario.

(2) Cada estrada de ferro subsequente, pelo proprio facto da entrega da mercadoria com a nota de expedição primitiva, participa do contracto de transporte, de conformidade com a nota de expedição, e acceita a obrigação de executar esse transporte de accôrdo com essa nota.

(3) A acção baseada no contracto de transporte só poderá, salvo recurso das estradas de ferro entre si, ser movida contra a primeira administração ou a que tiver recebido em ultimo logar a mercadoria com a nota de expedição, ou contra a administração em cuja rêde o damno tiver sido causado. O queixoso poderá eseeolher entre essas administrações. Uma vez intentada a acção, fica extincto o direito de opção entre as estradas de ferro.

(4) As reclamações fundadas no contracto de transporte poderão ser feitas contra administração diferente da designada, quando se apresentarem sob a fórmula de pedidos reconvençionaes ou de compensação, sendo o pedido principal baseado no contracto de transporte.

(5) No caso em que, em virtude dessas disposições, uma das estradas de ferro participantes, tiver pago uma indemnização, ella terá o direito de exercer recurso contra a estrada de ferro por cuja falta tiver sido causada. Si não for possível designar a estrada de ferro em falta, as estradas de ferro interessadas no transporte responderão pelo damno, na proporção das partes de fretes referentes aos respectivos percursos, exceptuadas as que provarem não ter sido o damno causado em suas linhas. São respeitadas as convenções particulares que previamente ou em cada caso especial poderão as estradas de ferro ajustar entre si, relativamente aos recursos.

§ 75

Responsabilidade da estrada de ferro em caso de perda total, perda parcial ou avaria da mercadoria em geral.

(1) Salvo as disposições contidas nos paragraphos abaixo, a estrada de ferro será responsavel pelo damno resultante da perda total ou parcial, ou da avaria da mercadoria, desde a acceitação ao transporte até á entrega, excepto si o damno tiver tido por causa uma falta da pessoa que tiver direito a ella, uma ordem desta que não resulte de falta da estrada de ferro, um caso de força maior, um acondicionamento defeituoso que não se reconheça exteriormente, ou um vicio proprio da mercadoria, particularmente deterioração interior, diminuição, escoamento ordinario.

(2) Será equiparada á remessa ao destinatario, a entrega ás repartições das alfandegas, de visita depois da chegada da mercadoria na estação de destino, assim como a collocação prevista no presente regulamento, em um deposito ou entrega a um commissario.

§ 76

Restricções á responsabilidade no que diz respeito ao lugar de destino

(1) Quando a nota de expedição designar como lugar de destino uma localidade que for uma estação de estrada de ferro, a responsabilidade desta, como transportadora, cessará na ultima estação, Pelo transporte ulterior terá a estrada de ferro as responsabilidades de um commissario.

(2) Quando as expedições forem feitas para logares não servidos por estradas de ferro, mas com os quaes possua esta serviço de correspondencia (§ 68, alinea 3), a responsabilidade da estrada de ferro, como transportadora, extender-se-á ao percurso inteiro.

§ 77

Restricções á responsabilidade em casos de perigos particulares

(1). A estrada de ferro não será responsavel:

1.º pelas avarias sobrevindas ás mercadorias que, em virtude das prescripções deste regulamento, das tarifas ou de accôrds celebrados com o expedidor, e mencionados na nota de expedição, fôrem transportadas em vagões descobertos, contanto que as avarias resultem do perigo inherente a este meio de transporte. Este perigo não abrange as diminuições de peso extraordinarias ou a perda total dos volumes;

2.º pelas avarias sobrevindas ás mercadorias que, segundo a declaração do expedidor na nota de expedição (§ 58) fôrem entregues a granel ou com acondicionamento defeituoso, ainda que por sua natureza e para ficar ao abrigo de perdas e avarias, exijam um acondicionamento, — contanto que as avarias provenham da falta ou do estado defeituoso do acondicionamento;

3.º pelas avarias sobrevindas ás mercadorias que, em virtude das prescripções deste regulamento, das tarifas ou de accôrds especiaes celebrados com o expedidor e mencionados na nota de expedição, fôrem carregadas ou descarregadas por este ou pelo destinatario, — contanto que as avarias resultem do perigo inherente á operação do carregamento e descarga, e de um carregamento defeituoso;

4.º pelas avarias sobrevindas ás mercadorias que, por causas inherentes á sua natureza, sejam expostas ao perigo particular de se perderem no todo ou em parte, ou ficar avariadas, notadamente em consequencia de ruptura, ferrugens, corrosão, deterioração interior e espontanea, escoamento extraordinario, exsiccção e desperdicio, — contanto que as avarias resultem deste perigo;

5.º pelas avarias sobrevindas aos animaes vivos, resultando essas avarias do perigo particular que accarretar o transporte desses animaes para elles mesmos;

6.º pelas avarias sobrevindas ás mercadorias e animaes, cujo transporte nos termos do presente regulamento, nos das tarifas ou de accôrds especiaes celebrados com o expedidor, e mencionados na nota de expedição, só se effectue com guarda, — contanto que as avarias resultem do perigo que os guardas possam evitar.

(2). Quando, attentas as circumstancias do facto, possam as avarias resultar de uma das causas mencionadas no primeiro alinea, haverá presumpção de terem as avarias resultado de uma dellas.

(3). A estrada de ferro não poderá livrar-se da responsabilidade que lhe cabe, em virtude destas disposições, quando provar-se que a avaria provém de culpa sua.

§ 78

Restricções á responsabilidade em caso de diminuição de peso

(1). Relativamente ás mercadorias que por motivo de sua natureza particular soffrem, em regra geral, pelo simples facto do transporte, uma diminuição de peso, a estrada de ferro só responderá por essas faltas, quando excederem a tolerancia abaixo determinada.

(2). E' concedida uma tolerancia de 2% do peso, por diminuição em viagem, sobre o peso das mercadorias liquidas ou entregues em estado humido, e sobre o peso das mercadorias secas abaixo designadas :

madeiras de tinturaria, em cascas ou moidas ;
 cascas ;
 raizes ;
 alcaçuz ;
 fumo picado ;
 gorduras ;
 sabão e oleos solidificados ;
 fructas frescas ;
 folhas de fumo frescas ;
 lâ ;
 pelles ;
 couros ;
 fructas secas e cozidas ;
 tendões de animaes ;
 chifres e unhas ;
 ossos (inteiros e moidos) ;
 peixes seccos ;
 lúpulo ;
 argamassas frescas.

(3). Para todas as outras mercadorias da especie designada no alinea 1.º, a tolerancia fica reduzida a 1%.

(4). No caso de serem transportados muitos volumes com uma mesma nota de expedição, a tolerancia será fixada separadamente para cada um, quando o peso dos volumes isolados fôr indicado na nota de expedição, ou poderá ser constatado de outro modo.

(5). Todavia, não poderá esta restricção de responsabilidade ser invocada quando ficar provado que a perda não resulta, segundo as circumstancias do facto, da natureza da mercadoria, ou que a tolerancia fixada não pôde ser applicada, em razão da natureza da mercadoria, ou das circumstancias em que a falta se tiver produzido.

(6). Em caso de perda total da mercadoria, nenhuma deducção poderá ser feita por motivo dessa falta.

§ 79

Presumpção da perda de mercadoria

Quando a entrega não tiver sido feita dentro dos trinta dias que se seguirem á expiração do praso para a mesma (§ 63), poderá a pessoa de direito, sem necessidade de outra prova, considerar a mercadoria como perdida.

§ 80

Importancia da indemnização em caso de perda total ou perda parcial da mercadoria

Quando, em virtude do contracto de transporte, ficar a cargo da estrada de ferro a indemnização por perda total ou parcial, será essa indemnização calculada, segundo o valor commercial, e em falta deste, segundo os preços correntes das mercadorias da mesma natureza e qualidade, do logar e na época em que a mercadoria tiver sido acceita ao transporte, sommando-se as sommas já pagas, a titulo de direitos de alfandega, de transporte e outras despesas. Vêr egualmente § 88.

§ 81

Restricção da indemnização em caso de applicação de tarifas excepcionaes

(1). As estradas de ferro terão a faculdade de offerecer ao publico condições especiaes (tarifas excepcionaes) nas quaes será fixado o maximo de indemnização a pagar no caso de perda ou avaria, com a condição de que essas tarifas excepcionaes correspondam a uma redução sobre o peso total de transporte, calculado segundo as tarifas ordinarias de cada estrada de ferro, e que o mesmo maximo de indemnização seja applicavel a todo o percurso.

(2) As estradas de ferro são, além disso, auctorizadas a fixar nas tarifas, em um maximo, a indemnização a pagar por perda total ou parcial, ou por avaria de objectos preciosos, objectos artisticos, dinheiros e valores.

(3) Vêr no § 88 os casos em que deverá ser paga indemnização plena e inteira.

§ 82

Mercadorias reencontradas

(1) A pessoa de direito que receber o pagamento de indemnização por mercadoria perdida, poderá fazer no recibo uma resalva, segundo a qual, si a mercadoria fôr encontrada dentro dos quatro mezes depois de terminado o prazo de entrega, deverá ser avisada immediatamente pela estrada de ferro. Será dado documento escripto desta resalva.

(2) Poderá neste caso a pessoa de direito, dentro de 30 dias depois do aviso, exigir que a mercadoria lhe seja entregue sem despesas, á sua escolha—na estação de partida ou na de destino designada na nota de expedição, e mediante a restituição da indemnização recebida.

(3) Quando não tiver sido feita a resalva de que se trata no alinea 1.º, ou quando a pessoa de direito não tiver dado instrução no prazo de 30 dias, mencionado no alinea 2, ou quando a mercadoria tiver sido encontrada posteriormente ao prazo de quatro mezes, a estrada de ferro disporá da mercadoria encontrada.

§ 83

Importancia da indemnização, em caso de avaria da mercadoria

Em caso de avaria, terá a estrada de ferro que pagar a importancia integral da depreciação soffrida pela mercadoria a que se refere o § 80. Si houver maximo fixado nas tarifas, em virtude das disposições do § 81, para a importancia a pagar, a indemnização a fixar será reduzida proporcionalmente.

§ 84

Declaração de lucros na entrega. Condições

(1) O expedidor poderá fazer uma declaração de lucro na entrega, na nota de expedição, a qual terá os effeitos previstos nos §§ 85 e 87. Será applicavel, neste caso, uma taxa determinada na tarifa.

(2) O valor que representar o lucro na entrega deverá ser inscripto com todas as letras, no logar para este fim reservado na nota de expedição.

(3) A taxa suplementar será calculada por fracções indivisíveis de 10 marcos e de 10 kilometros, e não poderá exceder 2 pfennigs e 5 por kilometro e por 1000 marcos do valor indicado como representando o lucro na entrega. O maximo da taxa suplementar a perceber não poderá ser inferior, pelo percurso inteiro, a 40 pfennigs. Toda fracção de taxa será arredondada para 10 pfennigs.

(4) Quando a importancia a reembolsar tiver sido fixada de conformidade com o § 81- em um maximo, o valor do lucro na entrega não poderá exceder esse maximo.

§ 85

Importancia da indemnização devida por perda ou avaria, em caso de declaração de lucro na entrega

Quando houver uma declaração de lucro na entrega (§ 84), poderão ser fixadas, em caso de perda total ou parcial, ou de avaria da mercadoria, além da indemnização marcada nos §§ 80 e 83, perdas e danos que não poderão exceder a somma fixada na declaração.

§ 86

Responsabilidade em caso de atraso na entrega

A estrada de ferro é responsavel pelo damno causado por inobservancia dos prazos de entrega (§ 63), salvo si provar que o atraso provém de circumstancia independente de sua vontade.

§ 87

Importancia da indemnização em caso de atraso na entrega

(1) Quando, em virtude do paragrapho antecedente, tiver se de fazer pagamento de indemnizações por atraso na entrega, essas indemnizações serão fixadas assim:

I. Quando não tiver havido declaração de lucro na entrega:

1.º Poderá ser reclamada, sem que seja preciso provar ter resultado damno do atraso, no caso de exceder este 12 horas:

para um atraso egual ou inferior a 1 dia, 1/10 do preço de transporte;

para um atraso egual ou inferior a 2 dias, 2/10 do preço de transporte;

para um atraso egual ou inferior a 3 dias, 3/10 do preço de transporte;

para um atraso egual ou inferior a 4 dias 4/10 do preço de transporte;

para um atraso de maior duração, 5/10 do preço de transporte.

2.º Quando se provar ter resultado damno do atrazo, poderá ser reclamada, a titulo de perdas e damnos, uma somma que entretanto não poderá exceder o preço do transporte.

II Quando tiver havido declaração de lucro na entrega:

1.º Poderá ser reclamada sem que seja preciso provar ter resultado damno do atrazo, quando este exceder de 12 horas: para um atrazo igual ou inferior a 1 dia 2/10 do preço de transporte;

para um atrazo igual ou inferior a 2 dias, 4/10 do preço de transporte;

para um atrazo igual ou inferior a 3 dias, 6/10 do preço de transporte;

para um atrazo igual ou inferior a 4 dias, 8/10 do preço de transporte;

para um atrazo de maior duração a totalidade das despesas de transporte.

2.º Si se provar ter resultado damno do atrazo, poderá ser reclamada a importancia desse damno.

Em ambos os casos a importancia da indemnização não poderá exceder a somma declarada.

(2) Si a estrada de ferro provar que nenhum damno foi causado, não será devida indemnização alguma.

(3) Ver, no § 88, os casos em que é devida indemnização inteira e plena.

§ 88

Indemnização em caso de dolo ou falta grave da estrada de ferro

O pagamento de uma indemnização inteira e plena, inclusive damnos e lucros, poderá ser pedida em todos os casos em que o damno tiver sido causado por dolo ou falta grave da estrada de ferro.

§ 89

Perda do direito de reclamar uma indemnização

A responsabilidade, tal qual resulta do contracto de transporte, não se applica aos objectos que, embora excluidos do transporte ou admittidos sómente sob certas condições, tenham sido expedidas mediante declaração incorrecta ou inexacta, ou para os quaes o expedidor não tiver observado as medidas de segurança prescriptas.

§ 90

Extinção do direito de reclamar uma indemnização, depois do pagamento das despesas de transporte e da acceitação da mercadoria.

(1) O pagamento do preço de transporte e das outras despesas feitas pela mercadoria e o recebimento desta extinguem

qualquer acção derivada do contracto de transporte contra a estrada de ferro.

(2) Não ficará entretanto extincta a acção :

1.º Em caso de damno que tiver por causa d'ólo ou falta grave da estrada de ferro.

2.º Em caso de reclamação por motivo de atrazo, quando esta for feita a uma das administrações designadas como responsáveis pelo § 74, em um praso que não exceda de quatorze (14) dias, excluido o do recebimento.

3.º Em caso de reclamação por faltas verificadas de conformidade com o § 71 ou 72, antes de accepta a mercadoria pelo destinatario, ou cuja constatação tiver sido feita de conformidade com o § 71, e tiver sido omittida por culpa da estrada de ferro.

4.º Em caso de reclamação por danos não apparentes exteriormente, e cuja existencia não tenha podido ser constatada no momento do recebimento, sómente, porém, nas condições seguintes:

a) O pedido de constatação por peritos feito ao tribunal competente, de conformidade com o § 71, ou dirigido por escripto á estrada de ferro, deverá ser feito immediatamente depois de descoberto o damno, e o mais tarde, dentro dos sete (7) dias que se seguirem ao do recebimento da mercadoria.

b) A pessoa de direito deverá provar que o damno se produziu no espaço de tempo decorrido entre a acceptação ao transporte e a entrega.

(3) Será livre ao destinatario recusar a mercadoria, mesmo depois de recebida a nota de expedição e pagos as despesas de transporte, emquanto não tiver sido constatado, segundo sua requisição, o damno cuja existencia sustentar. As resalvas feitas por occasião do recebimento da mercadoria serão de nenhum effeito, salvo si consentidas pela estrada de ferro.

(4) Quando faltarem objectos designados na nota de expedição, na occasião da entrega, poderá o destinatario excluir no recibo, os volumes ou objectos não entregues, mencionando-os especialmente.

§ 91

Prescripção do direito de reclamar da estrada de ferro por perda total ou parcial, avaria ou atrazo na entrega da mercadoria.

(1) As acções de indemnização por perda total ou parcial avaria da mercadoria ou atrazo na entrega estarão prescriptas em um anno.

(2) Em caso de avaria ou perda parcial da mercadoria, correrá a prescripção a partir do dia da entrega; em caso de per-

da total ou de atrazo na entrega, correrá a prescripção do dia em que expirar o praso da entrega.

(3) Ficarã interrompida a prescripção por uma reclamação escripta dirigida á estrada de ferro. Sendo regeitada a reclamação, a prescripção retomará o seu curso, a partir do dia em que a estrada de ferro tiver notificado por escripto sua resposta ao reclamante, tendo lhe restituído as peças justificativas que tiverem sido juntadas á reclamação. As reclamações ultteriores dirigidas á estrada de ferro ou ás auctoridades superiores não suspendem a prescripção.

(4) A interrupção da prescripção reger-se-á pelas disposições ordinarias legaes.

(5) Os pedidos de indemnização referidos no alinea 1.º só poderã ser postos no debito, depois da extincção da prescripção, com a condição de ser a estrada de ferro avisada previamente da perda total, da perda parcial, da avaria ou do atrazo na entrega, ou depois de lhe ter sido enviado um aviso dessa natureza. O pedido de constatação judiciaria para assegurar a prova será considerado como esse aviso, do mesmo modo que a notificação feita á estrada de ferro da acção pendente entre o expedidor e o destinatario ou o adquirente ulterior da mercadoria, por perda total, ou parcial, por avaria ou atrazo na entrega.

(6) As prescripções deste paragrapho não são applicaveis no caso em que a perda total ou parcial, a avaria ou atrazo na entrega da mercadoria for causado por acção premeditada da estrada de ferro. Ellas não serã egualmente applicaveis no que se refere aos recursos das estradas de ferro entre si. (1)

(1) Veja os annexos a este Regulamento, no *Boletim dos Transportes Internacionaes por Estradas de Ferro*, escripto em francez e allemão (Anno de 1900).

CAPITULO SEXTO

LEGISLAÇÃO AUSTRIACA ⁽¹⁾

LEI DE 14 DE SETEMBRO DE 1854

RELATIVA ÀS CONCESSÕES DE ESTRADAS DE FERRO NA AUSTRIA

Portaria do Ministro do Commercio, da Industria e das Obras Publicas

De ordem de Sua Magestade Imperial Real Apostolica de 8 de Setembro de 1854, são promulgadas as disposições seguintes relativas á outorga de concessões para construcção de estradas de ferro particulares.

Art. 1.º A auctorização de construir, prescripta pelas leis geraes bastará para o estabelecimento de uma estrada de ferro que se proponha construir um empresario simplesmente para seu uso pessoal em sua propriedade ou sobre terreno de outrem, mediante o consentimento do proprietario, consentimento que préviamente deverá provar.

Não poderá ser concedida a auctorização, sinão depois de parecer favoravel dado por peritos ou entendidos em estradas de ferro.

Ao contrario, para o estabelecimento de uma estrada de ferro destinada ao serviço publico, para o transporte de viajantes e de mercadorias, ou que acarrete a transformação de uma estrada em via-ferrea, será necessario obter a auctorização do Estado, a saber:

- a) auctorização relativa a trabalhos preliminares;
- b) concessão para estabelecimento da estrada de ferro e dos edificios que devam fazer parte d'ella.

Art. 2.º A auctorização relativa aos trabalhos preliminares será dada pelo Ministerio do Commercio, da Industria, e das Obras Publicas, de accôrdo com o Ministerio do Interior e o Commando Superior do exercito.

A concessão da linha será feita por S. M. i. r. apostolica.

Art. 3.º A auctorização relativa aos trabalhos preliminares (art. 1, a) poderá ser dada não só a particulares e a Sociedades legalmente constituidas, mas tambem a pessoas que tiverem a intenção de constituir uma sociedade. A concessão porém, não

(1) Veja o respectivo capitulo do 1.º volume.

será dada quando a pessoa do pretendente levantar qualquer opposição, e si a auctorização prejudicar interesses privados ou publicos.

Si a auctorização fôr solicitada por uma sociedade ainda não constituida, só poderá ella ser concedida sob a condição de que os requisitos preencherão todas as obrigações prescriptas na lei sobre sociedades de 26 de Novembro de 1852, artigos 7 a 17, a fim de obter o accordo prévio para constituição da mesma.

As pessoas e Sociedades que quizerem obter uma concessão deste genero, deverão dirigir-se para este fim ao Ministerio do Commercio, da Industria e das Obras Publicas, juntando ao seu requerimento o plano da empresa, principalmente a direcção da linha projectada, e pelo menos o plano de conjuncto, com indicação dos prazos de começo e conclusão dos trabalhos preliminares.

Art. 4.º O pretendente á concessão, adquirirá, pela auctorização de proceder aos trabalhos preliminares da estrada de ferro, sómente o direito de effectuar á sua custa as pesquisas prévias necessarias para a construcção da linha projectada, observando, porém, as leis existentes, sob a vigilancia das auctoridades, e o de emprehender os trabalhos topographicos e de nivelamento necessarios.

Essa auctorização não confere ao pretendente privilegio sobre a concessão da estrada projectada, ou qualquer outro direito exclusivo.

A auctorização para proceder aos trabalhos preliminares de uma mesma linha, poderá ser dada a muitas pessoas diferentes. Essa auctorização só é valida para o praso que nella foi expressamente indicado; findo esse praso a auctorisação será considerada perempta, podendo todavia ser solicitada e novamente concedida sob as condições precitadas.

Art. 5.º Para obter a concessão relativa á construcção de uma estrada de ferro, será preciso fazer requerimento ao Ministerio do Commercio, da Industria e das Obras Publicas, indicando :

- 1.º que os requerentes obtiveram auctorização para proceder aos trabalhos preliminares;
- 2.º que a linha projectada offerece vantagens no ponto de vista do interesse publico;
- 3.º o meio que empregará para levantar capitaes;
- 4.º ao requerimento deverão ser juntos um plano de conjuncto da empresa, o projecto minucioso preparado para este fim e o orçamento das despesas;
- 5.º o ministerio do Commercio poderá exigir dos pretendentes, segundo as circumstancias, o deposito de uma caução, ou, tractando-se de uma sociedade, pelo menos a prova de que os seus participantes asseguram desde logo um somma sufficiente para a empresa.

Art. 6.º Antes que o pedido de concessão de uma estrada de ferro possa ser submettido á approvação do Soberano, será

preciso verificar cuidadosamente se a obra projectada e suas diferentes partes nada encerram de contrario ás leis existentes e aos interesses publicos, nem aos direitos privados anteriormente adquiridos. Será preciso notadamente assegurar-se que a construção da estrada de ferro não cause o menor damno aos terrenos, immoveis etc., contiguos. Para isso, em cada caso especial, o Ministerio do Commercio, couvidará o Governo de cada provincia que atravessar a linha projectada, a nomear uma comissão de peritos para funcionar sob sua direcção, a qual com audiencia de delegados das auctoridades militares e civis competentes e dos interessados, verificará os factos *in loco*, si necessario fôr, e dará sobre o projecto um parecer motivado, sobre o qual deverão ser ouvidos o Ministerio do Interior e o commando superior do exercito.

Art. 7. A concessão para estabelecimento de uma estrada de ferro destinada ao serviço publico só será dada com duração limitada. Esta não poderá exceder noventa (90) annos, mas poderá ser reduzida a menos, conforme as condições existentes,

O prazo para duração de uma concessão desta natureza começará a correr do dia em que a estrada de ferro fôr aberta ao publico, no todo ou em parte.

Art. 8. Terminado o periodo do privilegio, a propriedade da estrada de ferro, do solo e das construcções desta dependentes, passará immediatamente, em virtude da lei, sem indemnização e directamente para o Estado. Entretanto, os empresarios conservarão a propriedade de todos os objectos exclusivamente destinados ao serviço dos transportes, moveis, apparatus e immoveis.

O empresario deverá entregar a linha e suas dependencias em bom estado de conservação. As auctoridades serão especialmente encarregadas de velar para que nos ultimos cinco annos que precederem o termo da concessão, os trabalhos necessarios sejam immediatamente executados, e de tomar contra o empresario, quando fôr preciso, as medidas coercivas adequadas.

Art. 9. Em regra geral, a concessão de via ferrea, importará nas auctorizações seguintes, quando o acto de concessão não contiver restricções especiaes:

a) o empresario da estrada de ferro obtem o direito de construir uma estrada de ferro, segundo o traçado previsto no projecto approvedo.

Quando se pretender estabelecer linhas lateraes para a conducção de materiaes de construcção, para o serviço da construcção, será necessaria a auctorização para esse fim, e o consentimento do proprietario do terreno, quando tiverem de occupar terrenos de terceiros.

b) Pela concessão outorgada obtem o empresario direito exclusivo para a construcção, no sentido de que, durante a construcção, a ninguem será permittido estabelecer para o ser-

viço publico uma outra estrada de ferro ligando os mesmos pontos terminaes, sem tocar em novos pontos intermediarios, que tenham importancia strategica, politica ou commercial.

Conservará, porém, o Estado o direito de conceder, enquanto durar a concessão, a outras empresas particulares, o estabelecimento de ramaes ou prolongamento da linha concedida, ou construir ditas estradas de ferro á sua custa.

c) E' concedido o direito de desapropriação a qualquer empresario de uma estrada de ferro de interesse publico, conforme o artigo 365 do codigo civil geral, mas apenas para os locaes que forem incontestavelmente necessarios para o acabamento da empresa.

Ao Governo da provincia interessada e, em segunda instancia, ao Ministerio do Interior compete apreciar o grau dessa necessidade. Entretanto, o empresario da estrada de ferro antes de recorrer a esse direito de desapropriação, deverá entender-se amigavelmente sobre a compra dos terrenos com os respectivos proprietarios, não devendo dirigir-se ao Governo competente para decretar a desapropriação, sinão depois de ter sido impossivel o accordo. Quando a decisão da desapropriação tiver força de cousa julgada, o empresario da estrada de ferro deverá fazer avaliar por tribunal o valor do terreno a desapropriar, e pagar ao respectivo proprietario a importancia dessa avaliação. Si não puder effectuar-se o pagamento por motivo de recusa ou outro legal, deverá entregar a importancia ao tribunal, o que terá por effeito transmittir á empresa a propriedade do terreno desapropriado, e afastar assim qualquer obstaculo á construcção. Mas si, na avaliação, todas as prescrições concernentes á avaliação em justiça das obras feitas sobre o local, não tiverem sido observadas, o proprietario que se julgar com direito a uma indemnização maior, conservará neste ponto todos os seus meios de acção.

Proceder-se-á do mesmo modo para o que diz respeito á occupação temporaria da propriedade de outrem da qual tiver a empresa incontestavel necessidade, para construcção da linha projectada.

d) Pela concessão, adquirirá além disso o empresario o direito de transportar na estrada de ferro construida pessoas e cousas, nas condições de tarifas estabelecidas, no que esse transporte não fôr espressamente reservado pela administração postal ao serviço dos Correios.

Art. 10. As empresas de estradas de ferro concedidas deverão por sua vez cumprir as obrigações seguintes para com a administração publica e independentemente dos deveres impostos pelas leis geraes :

a) As empresas de estradas de ferro deverão submeter á approvação, antes da construcção da linha concedida, os projectos minuciosos da estrada de ferro que permittam conhecer-

se as declividades e as curvas, o afastamento dos trilhos (bitola), os quaes deverão ser estabelecidos segundo typo uniforme, e a largura adoptada para a linha; deverão tambem preencher exactamente, quanto á construcção da linha e suas diversas partes, as prescripções geraes e as que lhes forem especialmente impostas. Nessas prescripções entrarão particularmente as medidas de precaução contra o perigo de incendio e outros danos, etc.

b) As empresas de estradas de ferro serão obrigadas a indemnizar os prejuizos causados ás propriedades publicas e particulares e resultantes da construcção da estrada de ferro.

Ellas tomarão além disso medidas para evitar que os terrenos, immoveis, etc., contiguos, sejam prejudicados pela estrada de ferro, quer durante a construcção, quer d'ahi por diante; ellas respondem por esses prejuizos.

b) Si a construcção da estrada de ferro exigir a destruição total ou parcial das vias publicas, pontes, passagens quaesquer (*stege*—pinguela, passadeira), ou outros meios de communicação, ou si os tornar inaproveitaveis, o empresario será obrigado, depois de cada intimação das auctoridades, a restabelecer integralmente, em outro ponto, a communicação interceptada.

As estradas, pontes, etc., estabelecidas em logar dos destruidos ou tornados inuteis, deverão ser conservados em bom estado por aquelles que antes tiverem estado encarregados da conservação das antigas estradas, pontes, etc.

Entretanto, estes poderão reclamar á empresa de estrada de ferro o pagamento de uma parte proporcional das despesas correspondente ao respectivo augmento que a construcção da linha tiver acarretado para essas estradas, pontes, etc.

A empresa da estrada de ferro será obrigada a fazer não sómente as despesas de primeiro estabelecimento, mas tambem as de conservação, quando a reforma das vias de communicação destruidas exigir obras de arte como pontes, diques etc., não existentes antes.

d) Quando a estrada de ferro occupar o leito de uma estrada publica, uma ponte ou um dique, a empresa da estrada de ferro deverá estabelecer um fechamento sufficiente para manter a segurança, executado sobre as indicações dadas em cada vez pelos poderes publicos, e pagar uma justa indemnização pelo uso da estrada, da ponte ou do dique; um fechamento analogo deverá ser estabelecido todas as vezes que uma via publica atravessar a estrada de ferro ou conduzir a ella, e em geral em toda a parte onde o interesse publico reclamar o fechamento, a juizo das auctoridades competentes, por exemplo, nas estações.

e) As tarifas estabelecidas para os transportes das pessoas e das cousas, e despesas accessorias, que deverão ser objecto de revisão de tres em tres annos, serão submettidas á homologação

do Ministro do Commercio, da Industria e das Obras Publicas, o qual deverá estar de accôrdo com o Ministro do interior.

Para o estabelecimento racional das tarifas, ter-se-á em vista o conjuncto das condições existentes, o rendimento das estradas de ferro, as tarifas das estradas de ferro visinhas etc.

Os preços das tarifas deverão tornar-se publicos, e o Estado reserva-se o direito de reduzi-los em uma justa medida, quando os lucros liquidos da estrada de ferro excederem 15 % do capital empregado.

f) A empresa da estrada de ferro será obrigada a conformar-se exactamente, no seu trafego, com as prescripções em vigor para o trafego das estradas de ferro.

Assim, a estrada de ferro será obrigada principalmente a transportar gratuitamente as expedições e o pessoal do Correio, de accôrdo com o artigo 68 do regulamento do trafego das estradas de ferro.

Quando a administração militar desejar fazer uso da estrada de ferro para o transporte de tropas e objectos militares, os empresarios deverão pôr á sua disposição todos os meios de transporte de que dispuzerem, mediante indemnização, segundo os preços fixados para esse transporte nas tarifas que então vigorarem nas estradas de ferro do Estado.

g) A estrada de ferro deverá entender-se com as estradas de ferro limitrophes, existentes ao tempo da concessão ou construidas posteriormente, a respeito dos horarios, emprego reciproco das linhas e do material, e, de um modo geral, a respeito da organização das condições reciprocas do trafego.

Em falta de accôrdo, ou si este fôr contrario ao interesse publico, o Ministro do Commercio, da Industria e das Obras Publicas expedirá *ex-officio* as ordens necessarias, e as empresas de estradas de ferro serão obrigadas a submeter-se a suas instrucções.

h) As estradas de ferro são obrigadas a conceder ao Estado o estabelecimento, ao longo de suas linhas, em seu proprio terreno, de um fio telegraphico, ou a garantir-lhe o uso gratuito de suas proprias linhas.

i) As estradas de ferro não poderão, sem auctorização especial do Estado, realizar emprestimos sob a fórmula de obrigações ou de acções, ou elevar o valor nominal de suas acções antigas.

As obrigações, acima, das estradas de ferro, deverão ser observadas, salvo as excepções expressas dos actos de concessão. Assim, o Estado conservará a faculdade de suavizar, em certas circumstancias, para a estrada de ferro uma ou outra dessas obrigações, ou inversamente, em casos inteiramente excepçoes, por exemplo, quando conceder-lhe garantia de juros etc., impôr a execução de outras obrigações por occasião da concessão.

Art. 11. Terminará a concessão :

- a) no fim do prazo durante o qual tiver sido feita;
- b) quando o prazo expressamente indicado no acto de concessão para a conclusão da linha ou de certas partes, ou para abertura ao trafego, não tiver sido observado, salvo quando o Estado se mostrar a este respeito particularmente indulgente, em razão de circunstancias especialmente dignas de interesse, por exemplo quando ocorrerem casos de força maior ou imprevistos.

Todavia no caso *b*, a propriedade adquirida sobre terrenos, immoveis, etc., reservada a desapropriação legal, fica para os emprezarios, tendo, porém, o Estado o direito de conceder a uma outra empresa subsequente a construção da estrada de ferro em questão, ou terminal-a á sua propria custa (do Estado).

Art. 12. Quando as empresas de estradas de ferro, não se conformarem com as ordens das auctoridades ou infringirem as disposições dos actos de concessão ou do regulamento do trafego, das estradas de ferro, apezar de reiteradas advertencias, o Ministerio do Commercio poderá ordenar o sequestro da estrada de ferro concedida por conta e risco da empresa exploradora.

Art. 13. As questões relativas á execução das disposições antecedentes escapam á competencia dos tribunaes ordinarios, e são da alçada das auctoridades administrativas. (1)

LEI SOBRE AS ESTRADAS DE FERRO SECUNDARIAS NA AUSTRIA (DE 31 DE DEZEMBRO DE 1894)

A. Estradas de ferro de interesse local

Art. 1.º Quando fôrem concedidas linhas de interesse local de bitola normal ou estreita (estradas de ferro secundarias, vicinaes, etc.) deverão ser dadas todas as facilidades possiveis para os trabalhos preliminares, construcção e estabelecimento das linhas—salvo o direito de ingerencia legalmente concedido ao Ministerio da Guerra; fica além disso feita derogação ás medidas de segurança e ás prescripções relativas aos transportes determinados no regulamento do trafego das estradas de ferro de 16 de Novembro de 1851 e disposições additionaes respectivas, com tanto que o Ministerio do Commercio reconheça essas derogações, de accordo com as condições especiaes do movimento e trafego, e particularmente a velocidade da marcha reduzida prescripta, e que nenhuma offensa resulte ao direito concedido pelas leis

(1) As auctoridades tomam conhecimento dos pedidos de indemnização a que a construcção der logar por prejuizos causados ás propriedades publicas ou particulares.

existentes ás corporações autonomas de tomar medidas de segurança nos limites de suas attribuições.

Egualmente, quando o Ministerio do Commercio julgar opportuno, poderão ser concedidas facilidades analogas ás estradas de ferro já existentes e nas quaes fôr introduzido o trafego secundario com a velocidade reduzida.

Art. 2.º As empresas de estradas de ferro de interesse local são dispensadas das obrigações estipuladas no § 68 do regulamento de trafego das estradas de ferro e no art. 10, letra *f*, da lei sobre concessões de estradas de 14 de Setembro de 1854, relativamente aos transportes postaes, e das estabelecidas no § 89 do regulamento de trafego das estradas de ferro com referencia ao reembolso das despesas supplementares occasionadas pela vigilancia de policia e cobrança de direitos; estas serão igualmente isentas da obrigação de estabelecer e conservar gratuitamente os locaes a isso destinados.

Art. 3.º Por ocasião da elaboração das tarifas applicaveis ás estradas de ferro de interesse local, poderá o Governo conceder excepções ás disposições da lei de 15 de Julho de 1877 relativamente ás tarifas maximas para o transporte de viajantes, e bem assim ás outras disposições legaes relativas ás tarifas e transportes.

Art. 4.º Ficam isentos de qualquer taxa e direitos de sello: os contractos, as inscrições hypothecarias, requerimentos e outros documentos que tiverem por effeito a cessão dos terrenos necessarios á construcção de uma linha de interesse local, a cessão de direitos reaes, o fornecimento de materiaes de construcção e trafego, os pagamentos em numerario com ou sem tomada de acções ou titulos similhantes, as condições prescriptas para utilização das vias publicas ou acceitação de compromissos (*garantie-verpflichtungen*) ou finalmente os accordos celebrados para constituição do capital, construcção ou trafego da estrada de ferro: exceptuam-se os actos relativos aos processossobre litigios.

Gosarão das mesmas vantagens os requerimentos, projectos e outras peças que os concessionarios tiverem de fornecer—depois da auctorisação para começar os trabalhos technicos preliminares—e sobre os quaes será baseada a execução da estrada de ferro de interesse local no ponto de vista technico e financeiro.

Art. 5.º Quando fôrem feitas concessões de estradas de ferro de interesse local, concederá o Governo os favores seguintes:

a) isenção dos direitos de sello e das taxas cobradas para todos os contractos a concluir pela administração da estrada de ferro de interesse local, requerimentos a apresentar, documentos a produzir por ella, para todas as inscrições hypothecarias a fazer em virtude desses contractos e documentos, emfim para

todos os outros actos ministeriaes ou despachos officiaes tendo por fim a constituição do capital, a garantia do rendimento dos capitães e do trafego, e bem assim a construção e trafego da estrada de ferro antes de findo o primeiro exercicio, e o pagamento dos terrenos antes de findo o terceiro.

A referida isenção se estende, além disso, aos avisos de recebimento de empreiteiros e fornecedores no que se referirem a pagamentos feitos para isenção das operações acima.

Estes favores não são applicaveis aos actos processuaes relativos a litigios.

b) A isenção dos direitos de sello e das taxas para emissão de acções e obrigações de prioridade, incluidos os certificados provisorios estabelecidos tendo em vista a constituição do capital, quer para o estabelecimento e trabalhos complementares—de accôrdo com as concessões—da estrada de ferro de interesse local concedida, quer para os trabalhos de accrescimos e melhoramentos reconhecidos necessarios posteriormente pelo governo; isenção dos direitos de sello e das taxas para outorga do direito de hypotheca de certos immoveis especificados nos livros da Companhia ou outros immoveis dados em garantia das acções de prioridade ou dos emprestimos permittidos para o fim de satisfazer aos objectos especificados no presente alinea; isenção dos direitos de transferencia que tiver de pagar por occasião das compras de terrenos depois de findo o terceiro exercicio (letra a), com excepção das taxas a pagar nessa occasião, em virtude das leis existentes, e cuja importancia reverte para as communas ou outras corporações autonomas;

c) isenção dos direitos e taxas a pagar para obter a concessão e para expedir o respectivo acto;

d) isenção, pelo praso de vinte e cinco annos, a contar da data da concessão, do imposto de patente e do imposto sobre a renda (*Erwerbs-und Einkommensteuer*) dos direitos de sello sobre os coupons, e de qualquer novo imposto do Estado que em lugar delles possa ser estabelecido por leis futuras:

Esses favores (letra a á letra d) serão igualmente applicaveis ás linhas de ligações industriaes a estabelecer pelo concessionario, ás linhas de carregamento e outras installações accessorias que façam parte integrante da empresa da estrada de ferro de interesse local e reconhecidas como taes pelo Governo;

e) isenção das despesas que acarretam a fiscalização do Estado;

f) transformação, a requerimento da empresa da estrada de ferro de interesse local, do imposto de sello (estabelecido no T. P. 47, e) da lei de 13 de Dezembro de 1862, sobre os bilhetes de viajantes, em um imposto proporcional 3% do preço de transporte, a cobrar dos viajantes pela administração da estrada de ferro, e a recolher mensalmente ao thesouro.

O favor mencionado na letra *f* poderá ser concedido também ás estradas de ferro de interesse local já existentes, ou ás administrações que as gerirem, si não as administrarem as proprias empresas.

Art. 6. A isenção dos direitos (impostos) de sello e das taxas é também concedida para a emissão e extincção de garantia hypothecaria eventual dada ás obrigações representando empréstimos pelos reinos ou provincias, districtos, communas ou outras corporações autonomas, para o fim de constituir o capital, ou conceder subvenções a novas estradas de ferro de interesse local, de accôrdo com o Governo, ainda quando a isenção dos direitos de sello e das taxas não resulte já dos arts. 4.º e 5.º Os juros desses empréstimos, cujo reembolso deva ter logar quando muito em 75 annos, são isentos do imposto sobre a renda, assim como de qualquer novo imposto do Estado que possa substituil-o em novas leis; elles são egualmente isentos do direito de sello sobre os coupons.

Art. 7. A isenção dos direitos poderá ser também concedida por analogia, em virtude das disposições do art. 3.º da lei de Julho de 1865, ás obrigações creadas para o fim de levantar fundos para novas estradas de ferro de interesse local, assim aos empréstimos feitos ás estradas de ferro do Estado por um estabelecimento financeiro que gose da garantia da provincia (banco provincial, ou por outras instituições de credito ou sociedades devidamente auctorizadas por seus estatutos, ou ainda por succursaes autonomas; esses titulos serão emittidos e consolidados como fica dito abaixo, com auctorisação do Estado sob sua fiscalização especial, sendo os respectivos coupons egualmente isentos de direitos.

A consolidação dos titulos de credito referidos cujas modalidades serão estabelecidas pelo Estado, que valerá para que elles gosem de sufficiente segurança, terá logar pelo modo seguinte:

1.º por meio de creditos (*forderungen*) sobre o Estado, sobre uma provincia, ou sobre corporações autonomas, ou mediante seguros pupillares (*pupillarmässiger Sicherheit*) em pessoas privadas ou

2.º, por um empréstimo sufficientemente garantido no livro das estradas de ferro ou de qualquer outra maneira, concedido a uma empresa de estrada de ferro de interesse local ou

3.º, por obrigações de empréstimos de estradas de ferro provincias ou por titulo de empresas particulares de estradas de ferro de interesse local, que sejam sufficientemente garantidos pelo Estado, ou uma provincia ou de uma outra maneira approvados pelo Estado.

4.º As garantias enumeradas nos alineas 1 a 3 inclusive, deverão referir-se á estrada de ferro á qual sejam destinados os fundos provenientes da emissão dos titulos de credito referidos acima.

Os estabelecimentos de credito de que se falla acima, no que forem sujeitos ao imposto sobre a renda, gosarão egualmente, relativamente aos juros das obrigações citadas, do direito de deducção concedido aos devedores, pelo artigo 23 da lei sobre o imposto e sobre a renda, de 29 de Outubro de 1849.

As disposições da lei de 24 de Abril de 1874 sobre a garantia dos direitos dos debentures das cartas de penhor (*Pfund briefen*) são applicaveis por analogia ás obrigações citadas.

Art. 8. As obrigações especificadas no art. 7.º poderão servir para collocação a juros de capitaes de estabelecimentos, das instituições fiscalizadas pelo Estado, do serviço das caixas economicas postaes, assim como dos capitaes de pupillas, fidei-commissos e depositos; ellas poderão ser utilizadas nas operações da bolsa (*Börsenkurse*), mas sem nunca exceder o valor nominal, a titulo de caução de funcionarios ou de um negocio qualquer, quando:

a) as sommas necessarias ao pagamento dos juros e amortização das obrigações emittidas forem cobertas por titulos de credito de igual valor do estabelecimento da emissão, com prazos correspondentes aos ditos pagamentos.

b) houver para esses titulos ou promessa de pagamento ou declaração da garantia do Estado ou direito de hypotheca sobre um immovel inscripto no registro territorial ou no livro das estradas de ferro, com uma garantia legal, e

c) além disso, os direitos de estabelecimento da emissão resultantes desses titulos forem independentes do total das despesas de trafego e dos outros credits no art. 47 da lei de 19 de Maio de 1874; finalmente

d) as obrigações a que forem applicaveis as disposições acima forem especialmente designadas, em cada caso particular, por uma publicação official, inserida no *Reichsgesetzblatt*, emanada do Ministerio do Commercio, de accôrdo com o Ministerio das Finanças e o do Interior e o da Justiça.

Uma lei especial fixará em cada caso particular até que ponto poderá ser destinada aos fins acima, sob outras condições além das designadas nos letras a a d, as obrigações especificadas no art. 7.º, que forem emittidas sob a responsabilidade da provincia por um estabelecimento gosando da garantia desta ultima, e as obrigações dos emprestimos contrahidos (art. 6.º) com a garantia do Estado pelos reinos, provincias ou corporações autonomas, para o fim da construção da estrada de ferro de interesse local.

Art. 9. As facilidades e favores enumerados abaixo, poderão ser concedidos pela administração das estradas de ferro do Estado, de accôrdo com o Ministerio das Finanças, ás estradas de ferro de interesse local já existentes ou a construir:

1.º, a isenção da imputação (*Anrechnung*) de uma parte das despesas geraes de administração das estradas de ferro do Estado, e do pagamento de uma bonificação ou de uma contribuição pela empresa da estrada de ferro de interesse local para utilização em

commum das installações existentes das estradas de ferro do Estado e para o serviço das estações feito pelos agentes do Estado nas estações—entroncamento, isenções que serão concedidas por todo o tempo necessario, afim de permittir satisfazer, até 5 % do rendimento liquido proprio, o pagamento do juro e amortização do capital de estabelecimento não construido por obrigações de prioridade.

Poderá egualmente a estrada de ferro de interesse local ser explorada pelo Estado por conta do concessionario, pagando a estrada de ferro de interesse local uma porcentagem das receitas brutas ou uma determinada somma por kilometro em trafego, fixada de accôrdo com o custo de transporte em globo (*pauschalierenden*) do trafego feito pelo Estado.

Neste sentido poderá ser dado um certo praso á empresa da estrada de ferro de interesse local, para esse pagamento das despesas de trafego, permittindo-se-lhe satisfazer antes de tudo com os rendimentos brutos, os encargos que oneram o capital dos empresarios e acções de prioridade, quando pensar o Governo que esta concessão não trará onus perante o Thesouro.

2.º A execução pelo Estado do trafego das estradas de ferro de interesse local, já existentes ou a construir, mediante o pagamento de uma somma fixa, quando se verificar que essa somma poderá ser coberta pelos rendimentos liquidos do trafego pelo Estado, á vista dos quadros estatisticos submettidos ao Governo, e tendo em conta as garantias de trafego ou de rendimento ou as subvenções annuaes concedidas pelos interessados e as corporações autonomas.

3.º A execução das installações necessarias para a junção da estrada de ferro de interesse local com a estação da linha principal, o fornecimento de materiaes de construcção e de trafego, de mobílias e de material rodante para estrada de ferro de interesse local, medeante pagamento do preço do custo pela mesma, eventualmente por meio de annuidades a determinar.

Os trabalhos e fornecimentos, enumerados acima, da administração das estradas de ferro do Estado em favor das empresas de estradas de ferro de interesse local pódem tambem ser feitas excepcionalmente a titulo gratuito ou, tractando-se da formação de sociedades anonymas, medeante o pagamento com titulos por esta ultima (obrigações, acções de prioridade ou originarias), comtanto que a construcção da estrada de ferro de interesse local pareça apresentar interesse para a rêde do Estado e que se deva esperar que a abertura ao trafego da estrada de ferro de interesse local trará, a juizo do governo, ás linhas adjacentes da rêde do Estado ou ás estradas de ferro privadas, exploradas pelo Estado, um accrescimo de receitas ou outras vantagens pecuniarías, capazes de compensar os sacrificios financeiros ocasionados á administração das estradas de ferro do Estado pelos referidos trabalhos e fornecimentos.

Em regra geral, os moveis e material rodante a fornecer deverão ser fornecidos novos, e só excepcionalmente poderão ser tirados do material das estradas de ferro do Estado. O fornecimento do material rodante poderá ser feito mediante o pagamento de uma porcentagem annual das receitas do transporte.

4.º O transporte dos materiaes de construcção e do trafego, e bem assim do material rodante das estradas de ferro de interesse local, quer no periodo da construcção quer no do trafego, pelos preços reduzidos applicaveis ao transporte por administração das estradas de ferro do Estado, aproveitando directamente as empresas das estradas de interesse local as economias de transporte assim realizadas.

As disposições precedentes (de 1 a 4) são tambem applicaveis por analogia ás estradas de ferro privadas exploradas pelo Estado por sua propria conta; as outras administrações das estradas de ferro privadas, e principalmente as empresas que gozarem de uma garantia de juros do Estado, deverão ser convidadas, em virtude do direito de ingerencia concedido á administração das estradas de ferro do Estado (particularmente segundo o art. 10 letra *g* da lei sobre as concessões das estradas de ferro de 14 de Setembro de 1854), a dar facilidades e vantagens analogas ás estradas de ferro de interesse local contiguas.

As receitas e despesas que resultarem para a administração do Estado da applicação das disposições acima, ns. 1 a 4, deverão figurar separadamente cada anno no orçamento do Estado com exposição de motivos justificativa.

Art. 10. O governo fica auctorisado a participar da constituição do capital necessario para a construcção das estradas de ferro de interesse local cuja entrega ao trafego, segundo parecer ao Estado, trouxer vantagens financeiras a certos ramos de administração da Estado, (administrações dos correios e telegraphos, estradas, florestas, minas, salinas, estradas de ferro do Estado, etc., etc.); esta participação poderá ter logar por meio de subvenções não reembolsaveis, ou no caso da constituição de sociedades anonymas por tomada de titulos, (obrigações, acções prioridade ou originarias), sob fórma de subvenção annual, ou pagamento de uma somma cuja importancia maxima equivaler aos proveitos (augmento de receitas ou economias) que puder o Thesouro tirar effectivamente do estabelecimento da estrada de ferro de interesse local, ou ao valor capitalizado desses proveitos.

Art. 11. Uma lei especial fixará em cada caso particular até que ponto poderá o Estado, de par com ou em logar das vantagens previstas nos arts. 5, 6, 7, 8, 9 e 10, conceder a certas estradas de ferro de interesse local — cuja importancia estiver fóra de duvida no ponto de vista economico ou militar, mas a cujo respeito pareça não estarem os interessados em condições de adquirir integralmente os recursos financeiros necessarios — outros recursos financeiros fóra das attribuições do poder admi-

nistrativo, taes como a segurança de ter a garantia do Estado para rendimento, a participação do Estado na construcção mediante pagamento de acções originarias, em outros casos além dos previstos no artigo 9.º, n. 3, e no art. 10, o trafego feito por conta do Estado mediante garantia de um preço fixo de aluguel, no que este não fôr admissivel nos termos do art. 9, n. 2, etc.

Art. 12. As empresas de estradas de ferro de interesse local, ás quaes tiverem sido concedidas as facilidades financeiras mencionadas no art. 5, letras *a* a *d* inclusive, ou ao art. 11, são obrigadas — sem prejuizo do direito do Estado estipulado na concessão de resgatar, em qualquer tempo e nas condições fixadas na concessão, a estrada de ferro concedida e depois de sua conclusão e abertura ao trafego — a permittir ao Estado, em qualquer tempo e a seu pedido, o uso commum da estrada de ferro de interesse local para o trafego entre estradas de ferro já existentes ou a construir, exploradas pelo Estado, de maneira que este fique auctorisado, adoptando tarifas proprias, a dirigir ou a fazer dirigir trens inteiros ou vagons isolados sobre a estrada de ferro de interesse local, de que tiver o uso commum, mediante pagamento de uma justa indemnização.

A fixação de indemnização a que pagar por este uso commum far-se-á, salvo accordo em contrario celebrado entre o Estado e os concessionarios, de conformidade com as disposições contidas no annexo C ao decreto de concessão feita á estrada de ferro Norte Imperador-Fernando, em 1.º de Janeiro de 1886.

O uso commum não se fará sem a condição de não causar perturbacões no trafego regular da estrada de ferro co-utilisada; elle não poderá realizar-se com o fim de fazer concorrência á empresa da estrada de ferro de interesse local.

No caso em que as auctoridades fiscaes julgarem que a passagem do material rodante extranho, sobre a estrada de ferro de interesse local, não será compativel com as facilidades concedidas relativamente ás construcções, accessorios e modo de trafego, as despesas supplementares que por este modo possam ser causadas á administração da estrada de ferro de interesse local deverão ser-lhe reembolsadas.

Art. 13. A emissão das obrigações de prioridade cuja importancia só poderá ser expressa em moeda do paiz com curso legal, será prohibida em quanto o serviço de juros e amortização desses titulos não fôr considerado definitivamente assegurado pelos rendimentos liquidos da estrada de ferro, constantes dos quadros que serão submettidos ao exame do Governo, e pelas garantias de trafego e de rendimento dadas pelos interessados e corporações autonomas.

Não terão auctorisação para emittir obrigações de prioridade as empresas de estradas de ferro que não puderem effectuar a inscrição hypothecaria de accordo com a lei de 19 de Maio de 1874, por falta de preenchimento das condições legaes prescriptas.

Art. 14. A utilização das estradas ordinarias do Estado para construcção das estradas de ferro de interesse local, é concedida mediante a condição de que o trafego da estrada de ferro não pareça ser uma fonte de perigos para a segurança do trafego na estrada ordinaria.

Quanto ás estradas ordinarias que tiverem importancia no ponto de vista militar, a construcção da estrada de ferro deverá ser feita de maneira que em caso de necessidade toda a largura da estrada ordinaria possa ser utilizada pelos carros militares.

A facultade de utilização das estradas ordinarias e as condições dessa utilização deverão ser estabelecidas de accordo com o Ministerio da Guerra, em primeira instancia, pela auctoridade politica da provincia, ouvida a inspectoría geral das estradas de ferro austriacas (repartição das estradas de ferro de interesse local), e, em segunda instancia, pelo Ministerio do Interior, de accordo com o Ministerio do Commercio.

Sem prejuizo das obrigações resultantes de direitos de alfandega, em caso algum poderá ser cobrada indemnização especial pela utilização da estrada ordinaria, mesmo quando a parte utilizada pela estrada de ferro de interesse local fôr separada do resto da estrada, como de preferencia se deverá fazer para as estradas ordinarias de menos importancia no ponto de vista militar, e tiver sido deixada á disposição exclusiva da estrada de ferro em razão da diminuição provavel trazida pelo estabelecimento da linha á circulação dos vehiculos.

A separação da estrada de ferro do resto da estrada ordinaria deverá ser de modo que as cancellas que forem collocadas possam ser retiradas com presteza, si fôr necessario dispôr de toda a largura da estrada ordinaria para movimentos militares.

Incumbem á administração das estradas de ferro de interesse local as despesas de reconstrucção da estrada ordinaria necessarias para o estabelecimento da estrada de ferro de interesse local, as de conservação regular e limpeza da porção da estrada ordinaria effectivamente utilizada necessaria para o trafego da estrada de ferro, e, em caso de necessidade, as despesas supplementares de conservação da estrada ordinaria occasionadas pela utilização em questão para reparação de danos causados pelos elementos, e as de installações novas exigidas pelo trafego sobre a estrada ordinaria; as despesas de installações especiaes servindo para evitar qualquer interrupção ou impedimento causado ao trafego da estrada de ferro.

Não poderão ser impostas á administração da estrada de ferro obrigações maiores que as enumeradas no paragrapho precedente, particularmente a respeito da conservação e reforço das pontes e obras existentes no leito da estrada ordinaria, e da conservação e limpeza das calçadas lateraes, limitando com a estrada de ferro, das vallas e taludes, e a respeito igualmente da remoção da neve—

salvo quando os trabalhos e encargos respectivos provierem do facto de existir a estrada de ferro.

A estradas publicas que não dependerem do Estado não poderão ser occupadas para o estabelecimento das estradas de ferro de interesse local sem o consentimento das pessoas encarregadas de sua conservação, isto é, das auctoridades ou orgams que, segundo as leis existentes, forem competentes para auctorizar a utilização da estrada ordinaria pela empresa da estrada de ferro de interesse local.

Art. 15. Em caso de mobilização de forças ou de guerra, as empresas de estradas de ferro de interesse local serão obrigadas a suspender o trafego das estradas de ferro concedidas, em qualquer tempo, sem direito a indemnização e por todo o periodo que julgarem necessario as auctoridades militares.

B. Pequenas estradas de ferro (*linhas terciarias*) (*kleinkahnen, tertiärbahnen*)

Art. 16. Serão consideradas pequenas estradas de ferro (*linhas terciarias*), nos termos da presente lei, certas estradas de ferro de interesse local abertas ao serviço publico, e que tenham pouca importancia para o trafego geral por estrada de ferro (*linhas ramaes de bitola normal ou estreita; estradas de ferro sobre estradas ordinarias (tramways) com trafego a vapor, electrico, e outros motores mechanicos, tracção animal; os funiculares, etc.*). As pequenas estradas de ferro são em principio *linhas* que servem sobretudo ao trafego local no interior de uma communa, ou ao trafego entre communas visinhas, assim como todas as estradas de ferro que não tenham locomoção a vapor.

O reconhecimento de uma estrada de ferro de interesse local como pequena estrada de ferro (*linha terciaria*) e a outorga da concessão para esta linha são da competencia do Ministerio do Commercio, depois de accôrdo com os outros ministerios interessados e o Ministerio da Guerra. A duração da concessão não deverá exceder 90 annos para as corporações autonomas e 60 para os outros concessionarios. São applicaveis ás pequenas estradas de ferro (*linhas terciarias*) as disposições do capitulo A da presente lei com as modificações e disposições complementares abaixo.

Art. 17. A ingerencia do Estado na construcção e trafego das pequenas estradas de ferro (*linhas terciarias*) deverá simplesmente limitar-se :

- 1.º á approvação do plano geral da estrada e do traçado;
- 2.º á observancia das medidas de policia e segurança;
- 3.º á protecção dos ribeirinhos e outros interessados contra o perigo de fogo e outros damnos que possam resultar do estabelecimento e trafego da estrada de ferro.

Art. 18. As empresas de pequenas estradas de ferro (linhas terciarias) não serão obrigadas a aceitar os encargos incumbidos ás empresas de estradas de ferro de interesse local, relativamente á administração militar, sinão quando esses encargos fôrem executaveis, tendo em vista o estabelecimento da estrada de ferro e a organização de seu trafego ; ellas serão além disso exoneradas de todas as obrigações de serviço publico gratuito (para a administração dos Correios e telegrapho, policia, serviço, fiscalização de impostos, etc.) abstracção feita da obrigação de transportar gratuitamente com suas bagagens os funcionarios da fiscalização official devidamente auctorisados, e viajando em serviço.

Art. 19. A fixação do preço de passagens e de transporte de mercadorias, assim como a das despesas accessorias, será da alçada das empresas das pequenas estradas de ferro (linhas terciarias), com a condição de que todos os viajantes e mercadorias se utilizem da estrada de ferro gosando de tratamento absolutamente egual.

Todas as medidas relativas a tarifas, ou ás modificações effectuadas nessas ultimas, deverão ser levadas ao conhecimento do publico e das auctoridades fiscaes, oito dias pelo menos antes de entrarem em vigor, e tres dias pelo menos quando se tratar de reduções.

Logo que possa a estrada de ferro pagar com as suas proprias receitas liquidas, durante tres annos consecutivos uma somma que represente um juro de seis por cento (6 %) ao anno do capital de primeiro estabelecimento, não constituido por acções de prioridade, o Estado terá o direito, de, ouvida a empresa, fixar tarifas maximas reduzidas para viajantes e mercadorias, attendendo, entretanto, de um lado aos interesses geraes, e do outro á garantia da continuidade dos (6 %) sobre o capital de estabelecimento e da quota de amortização, tomadas sobre as receitas liquidas proprias da estrada de ferro.

Art. 20. A duração da isenção do imposto fixado para as estradas de ferro de interesse local é limitada para as pequenas estradas de ferro (linhas terciarias) a 15 annos ; fica o governo todavia auctorisado a conceder ás pequenas estradas de ferro (linhas terciarias), cujo estabelecimento tiver sido particularmente custoso em consequencia de difficuldades de construcção a vencer, maior duração de isenção de imposto, no limite dos 25 annos fixado no art. 5.º para as estradas de ferro de interesse local

Além disso, a porcentagem que, segundo o art. 5.º, letra f, póde substituir as taxas de sello nos bilhetes de passagens será reduzida para as pequenas estradas de ferro (linhas terciarias) a um por cento (1 %) do preço de transporte de viajantes, si não houver, entretanto, a respeito deste ultimo, e em virtude das

disposições das leis de 11 de Maio de 1871 e 30 de Março de 1875, isenção das taxas de sello nos bilhetes de viajantes.

Art. 21. Fica auctorisado o Governo por occasião de conceder pequenas estradas de ferro (linhas terciarias) a renunciar ao direito de resgate, em qualquer tempo, o qual lhe foi reservado relativamente ás estradas de ferro de interesse local pelo art. 12, e bem assim á tomada de posse pelo Estado prevista no artigo 8.º da lei sobre as concessões de estrada de ferro de 14 de Setembro de 1854. O Estado renuncia para com as corporações autonomas ao direito de resgate e tomada de posse.

C. Disposições finais

Art. 22. As prscripções relativas aos trabalhos preparatorios das estradas de ferro, de interesse local e das pequenas estradas de ferro, particularmente em relação á elaboração e exame dos trabalhos technicos pela administração, e bem assim as disposições sobre o estabelecimento e trafego das estradas de ferro, deverão ser prescriptas pelo governo por meio de regulamento. Neste sentido deverá tudo simplificar e accelerar na medida do possivel o modo de proceder, e obter todas as facilidades possiveis, e preço commodo da construcção e das installações do trafego.

Art. 23. As disposições da presente lei poderão ser tambem applicadas ás estradas de ferro já existentes, do genero especificado nos arts. 1 e 16 de dita lei; não lhes serão, porem, applicaveis ás disposições do art 5.º lettas *a* a *d*, e apenas as disposições e vantagens financeiras que foram concedidas ás empresas em questão, por occasião da concessão. Para as estradas de ferro situadas sobre as estradas ordinarias fica, entretanto necessario o consentimento da administração das estradas ordinarias.

CAPITULO SETIMO ⁽¹⁾

LEGISLAÇÃO ITALIANA

REGULAMENTO SOBRE A POLICIA, SEGURANÇA E REGULARIDADE DO TRAFEGO DAS ESTRADAS DE FERRO

DE 31 DE OUTUBRO DE 1873

Titulo primeiro

Disposições geraes

Art. 1.º As estradas de ferro publicas em trafego e suas dependencias deverão ser diligentemente mantidas em bom estado para prompta, livre e segura circulação dos comboios, e providas do pessoal necessario para lhes assegurar o serviço completo e regular.

Art. 2.º Deverão ser tomadas no trafego das estradas de ferro todas as medidas, e usadas todas as cautelas suggeridas pela sciencia e pela pratica para prevenir e evitar qualquer sinistro.

Quando, não obstante isso, occorrer algum sinistro, os empregados das estradas de ferro serão estrictamente obrigados a prestar todos os soccorros convenientes, e empregar todos os meios para alliviar e diminuir os males e damnos causados, e impedir outros maiores.

Art. 3.º Todos os empregados e agentes das estradas de ferro em trafego deverão ser idoneos e satisfazer ás condições exigidas pela lei para os logares que deverem occupar.

Os funcionarios e agentes encarregados de preparar os autos que devem ser submettidos aos tribunaes para constatar as infracções ás leis e regulamentos concernentes ao serviço e policia das estradas devem prestar juramento na fórmula prevista pela lei.

(1) Veja o respectivo capitulo do 1.º volume.

Os empregados deverão estar munidos dos regulamentos e instrucções necessarias para o desempenho de seus cargos, assim como dos regulamentos de ordem publica estabelecidos pelo Governo.

Deverão empregar toda a diligencia para conservar a ordem, a regularidade e segurança do trafego, mesmo nos casos não previstos nos regulamentos e instrucções referidos.

Cada um será responsavel, na sua esphera de acção, pelo cumprimento exacto do presente regulamento e de todas as leis relativas ás estradas de ferro, e bem assim por qualquer damno que de sua culpa ou negligencia derivar para pessoas e cousas.

As transgressões serão punidas nos termos das leis e regulamentos penaes vigentes.

Todos os que se destinarem a servir como chefes de estação e telegraphistas, assim como os machinistas conductores de locomotivas, só serão admittidos depois de exame de idoneidade, prestado perante uma commissão nomeada pelo Governo e segundo disposições estabelecidas.

Art. 4.º Os concessionarios ou as sociedades devidamente autorisadas para o trafego de estradas de ferro, deverão ter um director que os represente perante o Governo e o Publico.

As direcções sociaes das estradas de ferro observarão as disposições prescriptas pelo Ministerio das Obras Publicas para regularidade e segurança do trafego.

Art. 5.º A responsabilidade eventual das Sociedades para com os particulares é regulada pelas leis vigentes.

As sociedades são responsaveis para com o Governo por todas as transgressões e irregularidades verificadas no trafego das vias-ferreas.

Art. 6.º Nas estações haverá registros para acceitação e expedição de bagagens e mercadorias a grande e pequena velocidade, os quaes indicarão a qualidade e a quantidade dos objectos recebidos, o logar do destino, e as despesas de transportes e accessorias.

Art. 7.º Em todas as estações e armazens de mercadorias haverá um registro para recebimento das reclamações do publico, o qual terá todas as paginas numeradas e rubricadas pela Direcção social e por um delegado seu.

Nas salas de espera e armazens de mercadorias de cada estação, haverá um aviso indicando a existencia desse livro com o chefe da estação e a obrigação deste de apresental-o a qualquer pessoa para inscrever reclamações.

O chefe da estação nunca poderá negar a exhibição desse livro aos Inspectores, ao Commissario ao Sub-Commissario da rede e aos Delegados de estação quando l'ho pedirem.

Art. 8.º As direcções ferroviarias são obrigadas a vigiar que o pessoal sob sua auctoridade cumpra com exactidão as incumbencias que lhe fôrem feitas e observe as prescripções das

leis e regulamentos em vigor, applicando, em caso de inobservancia as penas disciplinares estabelecidas no regulamento pre-scripto no art. 62.

Art. 9.º Para cada linha de estrada de ferro o Governo, ouvidas as Sociedades, poderá determinar:

1.º As estações em que deverá estabelecer-se depositos para os vagões;

2.º O numero minimo e a qualidade dos agentes e empregados a manter para a guarda e conservação da via, para o serviço das estações, dos signaes e dos desvios;

3.º O numero minimo e a qualidade do pessoal destinado ao serviço das machinas e dos trens;

4.º O numero e a força das locomotivas, a qualidade das diversas especies de vehiculos a conservar-se em bom estado para serviço da estrada.

Art. 10 As Sociedades devem fixar o horario de serviço do pessoal, de modo que fiquem para este as horas necessarias de repouso continuado.

Art. 11. Os empregados e agentes das estradas de ferro serão obrigados a usar, nas suas relações com os viajantes, de maneiras urbanas e das maiores attenções.

Qualquer falta a esta obrigação dará logar a punição e mesmo a demissão.

Tanto os empregados incumbidos da guarda das estradas de ferro, quanto os destinados a ter relações com o publico, deverão fazer sempre o serviço, em uniforme, ou pelo menos trazer um distinctivo qualquer.

Art. 12. As disposições do presente regulamento, concernentes á segurança das pessoas e das cousas, e á hygiene publica no trafego das estradas de ferro serão tambem applicaveis ás ferrovias privadas.

Titulo segundo

Conservação do corpo da ferrovia e suas dependencias

Art. 13. As estradas de ferro deverão ser convenientemente fechadas, e as passagens de nivel serão providas de cancellas, á distancia conveniente dos trilhos, e de accôrdo com os typos approvados pelo Governo.

As cancellas se fecharão, pelo menos 5 minutos antes da passagem dos trens. Serão fechadas a chave quando as passagens de nivel não tiverem guarda especial.

Em todas as passagens de nivel serão sempre collocados contra-trilhos que deverão ser prolongados além dos limites da abertura da respectiva passagem.

A estrada, as passagens de nível e os desvios, serão visitados mais vezes no dia, segundo as normas estabelecidas por instruções especiaes.

Art. 14. Ao longo das estradas de ferro serão estabelecidos marcos kilometricos indicando as distancias progressivas das mesmas.

As mudanças de nível e de declividade serão tambem indicadas em taboetas especiaes com a inclinação e comprimento do respectivo trecho, e o signal de acclive ou declive.

Identicamente serão indicados nas extremidades dos alinhamentos, as extensões destes, os raios e desenvolvimento das curvas.

Art. 15. Os tunneis serão visitados por meio de vagonetes appropriados protegidos de pranchas que permittam examinar o revestimento do tunel em toda sua extensão. As obras d'arte facilmente expostas a uma deterioração ou alteração especialmente as pontas e viaductos de ferro deveram soffrer igual exame.

Serão feitas as visitas pelo menos de seis em seis mezes, sempre que parecerem necessarias á vista do estado das obras.

Será lavrado um auto por occasião de cada visita, de que será enviada uma cópia ao commissario.

Art. 16. A estrada deve ser conservada até a distancia de 1,^m50 dos trilhos livre de qualquer objecto de maior altura que o nível dos mesmos, e a maior distancia quando fôrem objectos mais altos. Exceptuam-se os instrumentos e materiaes para os trabalhos diarios da conservação, comtanto que não impeçam o seguro e livre transito dos trens.

Os vehiculos depositados nas linhas de desvio que communicarem immediatamente com a principal, deverão estar seguros e impedidos de movimento.

As locomotivas e os vehiculos não deverão ficar sobre as linhas destinadas á circulação dos trens, salvo protegidos pelos signaes convenientes.

Art. 17. Nas entradas para as estações, ao longo da estrada, nos logares determinados pelo Ministerio das Obras Publicas, serão estabelecidos signaes fixos para indicar si é permittido o ingresso na estação, si a linha está livre e si, depois da passagem do trem precedente, passou-se o tempo prescripto nas respectivas instruções.

Esses signaes serão perfeitamente visiveis tanto de dia como de noite; deverão poder ser postos em movimento pelas estações, mesmo que o signal não seja visto sinão quanto o trem passar por elle.

O Ministerio das Obras Publicas poderá além disso promover o emprego de novos systemas de signaes e de outros meios para proteger melhor a segurança dos trens.

As estações e suas entradas depois do pôr do sol serão convenientemente illuminadas durante as horas de serviço, bem

como as passagens de nivel para as quaes o exijam motivos de ordem publica.

Titulo terceiro

Acceitação, emprego e conservação do material movel

Art. 18. As locomotivas e os vehiculos de qualquer especie não poderão ser postos em serviço, enquanto não forem experimentados e julgados aceitos pela Commissão que o Governo designar para isso.

Tanto as locomotivas como os vehiculos serão sempre mantidos em bom estado de conservação.

Serão submettidas ao juizo da Commissão tambem as locomotivas que forem postas em serviço depois de notaveis reparações.

Depois de qualquer reparação, e pelo menos uma vez cada anno, as caldeiras das locomotivas serão experimentadas em uma pressão de 3 atmospheras acima do effectivo em que devam trabalhar.

Deixar-se-á extenso termo destas experiencias, as quaes serão executadas pelos agentes da Companhia com assistencia dos delegados do Governo.

Art. 19. As regras que a Commissão deverá observar para as experiencias e para os pareceres indicados no artigo precedente, serão especificadas em instrucções adequadas.

Estas instrucções que deverão ser communicadas ás Companhias, comprehenderão tambem a enumeração de todas as condições a que deverão satisfazer o material movel para que possa circular em trafego mutuo.

Art. 20. Todos os vehiculos terão sempre um numero de ordem, as iniciaes da estrada a que pertencerem, a indicação do peso proprio e da lotação, e finalmente a data da visita periodica.

As Companhias são obrigadas a fazer um registro de serviço das locomotivas, no qual seja indicada a data da entrada em serviço, o trabalho feito, as reparações ou modificações recebidas e a renovação de suas partes.

As proprias sociedades deverão ter além disso um registro especial para os eixos ou tenders das locomotivas, dos tenders e vehiculo de qualquer especie, no qual para cada eixo será indicado o numero designado, a sua proveniencia, a data da entrada em serviço, a experiencia que tenha soffrido o trabalho os gastos e as reparações.

Art. 21. Os vehiculos serão visitados antes de qualquer viagem, e ainda durante esta em estações determinadas.

Serão além disso submettidos a visitas cuidadosas e periodicas, das quaes se fará um registro no qual será mencionados a data da visita e o estado em que forem encontrados.

O Commissario poderá exigir a apresentação desse registro e extractos do seu conteúdo.

Titulo IV

Composição dos trens

Art. 22. As locomotivas, em regra geral, deverão ser collocadas na frente do trem, providas de um freio poderoso e sempre em bom estado, o qual poderá tambem ser situado no tender.

Só é permittido collocar as locomotivas na cauda do trem para as manobras nas estações, nos casos de soccorro, e em alguns logares determinados, mas sempre com a condição de que a velocidade não exceda a 5 metros por segundo.

A locomotiva rebocará o trem sempre com o tender junto a si, atraz; só poderá caminhar com o tender na frente nas manobras e nos casos de trens de materiaes para o serviço da linha.

Nos casos especiaes em que se torne preciso ir com o tender adiante, este deverá ser provido de limpa trilhos, não podendo a velocidade exceder de 5 metros por segundo.

Art. 23. Todos os trens serão providos de um numero de freios que esteja em relação com as declividades da estrada, com a velocidade adoptada com o peso do trem e o systema dos freios usados.

O ultimo vehiculo de qualquer trem será sempre provido de freio.

Tanto o numero de freios como o numero maximo dos vehiculos do trem, será determinado pela Companhia com instrucções particulares approvadas pelo Ministerio das Obras Publicas.

Art. 24. Os trens de viajantes deverão ser compostos de modo que não seja preciso o emprego de duas locomotivas: estas serão engatadas uma á outra, e o machinista da que se achar na frente regulará a corrida do comboio.

Unicamente nas subidas excepcionaes poder-se-á engatar uma na frente e outra na cauda do comboio.

Art. 25. Entre os carros de passageiros e a machina em qualquer trem, collocar-se-á sempre um vehiculo.

Na composição dos trens de passageiros não serão admittidos vagões carregados com madeiras compridas, nem carros especiaes para o transporte de grandes massas de pedra, de trilhos, de compridas ferramentas e de animaes ferozes, salvo as excepções que o Ministerio admittir com as normas e clausulas convenientes.

Nos trens mixtos só serão admittidos os carros de mercadorias ou de gado, a pequena velocidade, directos para a estação de bifurcação em que houver visita de trens, ou onde as paradas normaes não forem menores de 10 minutos.

Nas mesmas condições serão também admittidos os carros de mercadorias nos trens directos, quando for preciso completar a carga da locomotiva, com tanto que os carros estejam fechados e que não se devam separar do trem em qualquer estação intermediaria de parada para dar logar a carros que seja preciso augmentar para viajantes.

Os carros de gado são excluidos dos trens directos.

Os carros de mercadoria e gado que fizerem parte dos trens de viajantes, deverão ter apparatus de tracção, suspensão e rotação adaptados á velocidade dos trens.

Os carros de mercadorias deverão ser geralmente collocados entre a locomotiva e os de passageiros (carrozze), salvo as excepções que admittir o Ministerio para alguma linha e determinadas mercadorias.

Art. 26. Os trens de viajantes deverão ser internamente illuminados durante a noite e igualmente no dia quando passarem tunneis de mais de 800 metros de comprimento, ou quando estes se succederem á pequena distancia, embora tenham menor comprimento.

Nestes casos, tanto os trens de viajantes como os de mercadorias deverão ser também illuminados externamente na frente e na cauda, afim de que o pessoal de serviço da linha possa reconhecer os signaes e a direcção, e o de vigia ao trem, possa sempre assegurar-se de que nenhum vehiculo separou-se.

Titulo quinto

Circulação dos trens

(PARTIDA, CURSO, CHEGADA)

Art. 27. Sobre proposta das companhias o Ministerio prescreverá a velocidade maxima dos trens, tendo em consideração o perfil da estrada, a solidez das installações, e á qualidade dos vehiculos e das locomotivas.

Esta velocidade, porém, deverá ser diminuida si por estragos supervenientes se tornar perigosa.

Art. 28. Toda locomotiva em serviço será confiada a um machinista e a um foguista que saiba paral-a sendo preciso.

Com excepção do pessoal destinado á locomotiva e dos funcionarios fiscaes do trafego ninguem poderá subir na locomotiva sem uma permissão especial da Direcção da estrada.

Art. 29. Os trens não deverão sahir das estações antes da hora marcada no horario.

Os trens não poderão succeder-se com intervallos de menos de 10 minutos. Exceptuam-se os casos de trens que partindo da mesma, devam na sahida seguir por linhas differentes, ou quando a estação successiva estiver á distancia que permita alcançar em menos de 10 minutos.

Os vigias da estrada são obrigados á observancia de taes prescripções, fazendo onde fôr preciso, diminuir a marcha do trem seguinte.

E' licito compensar o tempo perdido augmentando a velocidade com tanto que esta não ultrapasse em caso algum a velocidade maxima estabelecida.

Os vigias, machinistas e chefes de trem estarão munidos de relogio.

Art. 30. Antes de pôr a machina em movimento o machinista dará o signal de aviso com o apito.

O mesmo deverá fazer na vizinhança das principaes passagens do nivel, das estações, dos tunneis, dos córtes profundos, extensos e em curva, bem como nos trechos em curva nas quaes a vista seja interceptada por plantas, casas ou outros obstaculos, e todas as vezes que vir na linha pessoas ou animaes.

Todavia, quando não fôr necessario deverá abster-se de usar o apito ou abrir as torneiras de limpeza e as bombas, nas passagens do nivel, ou por cima ou por baixo das ruas, e nos trechos da ferro-via contiguos ou parallellos ás estradas communs, afim de não causar damno ás pessoas ou medo aos animaes que se acharem perto da estrada.

Art. 31. Independentemente da observancia de quanto é indicado pelos signaes o machinista ao approximar-se das bifurcações e desvios das estações deverá diminuir a velocidade do trem, de modo que possa paral-o, si fôr preciso, antes de alcançar o cruzamento.

Além disso, terá cuidado de reconhecer si, ao sahir da estação, ha signaes feitos atraz.

Nas épocas de neve que impeça ver ao longe os signaes fixos das entradas das estações, das bifurcações ou ao longo da linha, o machinista avançará com cuidado ao lugar de taes signaes.

Art. 32. O pessoal destinado á vigilancia dum trem, durante a carreira deverá observar-o frequentemente, collocando-se de maneira que possa ver os signaes, verificar que tudo corra regularmente, e fazer ao machinista quando preciso os signaes de parada ou diminuição de marcha.

Art. 33. Ao longo da estrada de ferro será distribuido um numero sufficiente de vigias e rondas afim de prover ao serviço de vigilancia e manutenção da estrada e transmittir os signaes exigidos pela seguranca dos trens.

Os encarregados da guarda da estrada deverão estar munidos de signaes e de quanto fôr preciso para annunciar a chegada do trem, fazer conhecer si a estrada está livre e em bom estado, si o machinista deve diminuir a carreira ou parar immediatamente o trem, e para pedir quando preciso, uma locomotiva de soccorro.

Art. 34. Nas estradas de linha dupla os trens e a locomo-

tiva percorrerão a linha da esquerda, e na saída das estações tanto o machinista como conductor-chefe terão o cuidado de verificar que o trem se ache na linha prescripta.

A ordem de percorrer sempre a linha da esquerda deve ser observada, salvo casos extraordinarios de interrupção nos quaes tenham sido tomadas disposições adequadas para assegurar a circulação do trem em uma só linha.

Si por circumstancias extraordinarias em uma de duas linhas não se puder em um trecho fazer uso sinão de uma só linha, a circulação deverá ser regulada por normas especiaes e segundo os casos.

Sobre as estradas de uma linha serão determinadas de um modo preciso as estações em que se der o cruzamento de dous trens.

O trem que primeiro chegar na estação de cruzamento não poderá deixar o ponto designado, sinão depois de ter chegado o outro trem, salvo quando mudado o logar de cruzamento, o trem possa continuar sem perigo de colisão.

Tratando-se de trens directos, não se poderá mudar o cruzamento, si não houver mais tempo para avisar o machinista em uma estação em que o trem faça parada.

As estações em que se derem os cruzamentos devem estar providas de telegrapho.

Quando o machinista de um trem em carreira na estrada de linha dupla avistar parado na mesma um outro trem, deve proceder com cautela afim de poder parar si a estrada não estiver livre.

Art. 35. Os trens extraordinarios, sempre que fôr possível, serão distribuidos e designados de modo que não seja perturbado o andamento do serviço.

As machinas isoladas são consideradas trens extraordinarios.

Os trens de materiaes e quaesquer outros vehiculos que por motivo de serviço tenham de percorrer a estrada ou parar na mesma, deverão deixar a linha livre 15 minutos antes da hora fixada para chegada do trem ordinario.

Art. 36. Quando fôr necessario enviar uma locomotiva de soccorro a um trem em carreira em estrada de linha simples, não se poderá fazer seguir o trem, antes de chegar a locomotiva, ainda mesmo que tenha cessado o motivo do pedido. Exceptua-se o caso de poder-se evitar em tempo a partida da locomotiva, ou que esta deva chegar da propria parte d'onde venha o trem.

Neste segundo caso, a machina de soccorro continuará até á primeira estação, para ahí receber as ordens e preparar-se para voltar.

Quando um trem parar na estrada, serão collocados signaes á distancia conveniente para protegelo.

Art. 37. Para evitar qualquer engano, os telegrammas que forem expedidos de uma estação para outra afim de determinar

cruzamentos ou mudar a carreira dos trens ou para qualquer providencia que interesse a circulação, deverão ser integralmente repetidos pela estação recebedora á estação remettente, sem o que esta não poderá executar as disposições que fizerem o objecto de telegramma transmittido.

Art. 38. Nas estações que forem designadas pelo Ministerio das Obras Publicas, deverá ser collocado um relógio visível por todos, o qual se conservará illuminado á noite até á passagem do ultimo trem.

Art. 39. Nas estações em que houver deposito de locomotivas, se conservará pelo menos por determinadas, horas, segundo as exigencias do serviço, permanentemente accessa uma locomotiva de socorro ou de reserva, prompta a partir a qualquer requisição.

Nas mesmas estações deverá haver tambem todos os utensilios e instrumentos necessarios para o caso de qualquer sinistro, assim como um wagon para transportal-os.

Além disso se providenciará para que, com a locomotiva e o wagon referidos se possa enviar, quando preciso, das mesmas estações, um medico-cirurgião no logar do sinistro.

O tender e o carro de bagagens de todos os trens serão fornecidos dos utensilios necessarios em taes casos, incluídos nos trens nocturnos os meios de uma sufficiente illumination;

Além disso, deverá haver nos carros de bagagem e nas estações a indicar, caixas appropriadas com remedios e accessorios a servir nos casos de desgraça.

Esses medicamentos e accessorios deverão estar conformes com as prescripções do Ministerio das Obras Publicas, os quaes serão conservados em bom estado, e reformados quando preciso, collocando-se na respectiva caixa instrucções claras sobre o modo de empregal-os nos primeiros curativos a prestar aos feridos.

Art. 40. Nas estações estabelecidas pelo Ministerio serão conservados registros em que sejam indicados sem demora os atrasos dos trens que vierem a ellas.

Serão lançados nesses registros a natureza e a composição dos trens, o nome e numero das locomotivas, as horas de partida e de chegada e a causa do atraso.

Esses registros e as cadernetas horarias poderão ser consultados pelo pessoal do commissariado, quando preciso.

Art. 41. Afim de evitar os atrasos tanto quanto possivel, são obrigados os chefes de estação a se certificar si as remessas de vagões são sempre feitas de modo que sejam sufficientes a todas as necessidades.

Quando um trem despachado para uma estação provida de deposito de carros tenha occupados todos os logares de qualquer classe, o chefe de tal estação deverá ser disso avisado por meio do telegrapho pelo da estação precedente.

Este fará então collocar os carros de supplemento de modo que, chegado o trem, possam ser engattados sem perda de tempo.

Igual obrigação tem o chefe de estação em occasiões de festas, feiras, mercados e todas as vezes que se apresentar um numero extraordinario de viajantes.

Art. 42. Qualquer atrazo na carreira e na chegada dos trens nas estações, quanto ao tempo estabelecido nos horarios approvados pelo Ministerio, quando não provenham de causas de força maior devidamente justificados, e quando excedam os limites de tolerancia permittidos, ficará sujeito ás penalidades estabelecidas no titulo 7.º

Art. 43. Os atrazos sujeitos a penalidade, serão confirmados:

1.º Nas estações em que terminar a carreira do trem.

2.º Naquellas em que concorrerem diversas linhas e onde se derem correspondencia e mudança de trens.

3.º Nas communs de passagem de uma para outra rede.

Art. 44. Ao estabelecer a medida do atrazo para applicação das multas, não se levará em conta o tempo perdido esperando a chegada dos trens com que deverão ter correspondencias.

Art. 45. As contravenções pelo atrazo na chegada dos trens serão constatadas pelos sub-commissarios, pelos delegados nas estações e pelos engenheiros addidos ao commissariado, por meio de depoimento que será subscripto pelo official que o tiver escripto e pelas pessoas que intervirem no acto.

Titulo sexto

Prescripções applicaveis aos transportes e ao publico

Art. 46. As administrações das estradas de ferro são obrigadas a publicar e a ter expostos nas estações e nas salas de despacho, além do que é indicado nos artigos 7 e 57 do presente regulamento:

1.º Horario dos trens.

2.º Tarifas para viajantes e mercadorias.

3.º As disposições relativas aos viajantes.

4.º Disposições relativas á entrega e transportes de bagagens e mercadorias.

Art. 47. A expedição e entrega das mercadorias serão feitas sem preferencia e segundo a ordem do recebimento, resultantes das notas de expedição, a observar-se progressivamente no acto da entrega.

As mercadorias serão guardadas de maneira que não soffram estragos ou avaria.

Os objectos pyrotechnicos, fulminantes ou explosivos, bem como todas as mercadorias facilmente inflammaveis, deverão ser entregues com declaração precisa e separadamente, devendo depois serem transportadas com as normas e cautelas estabelecidas pelo Ministerio de Obras Publicas.

Art. 48. Poderão ser excluidas dos trens as pessoas que se acharem em estado de embriaguez, que offenderem a decencia e dêem escandalo aos outros viajantes, que se recusem a submeter-se ás prescripções de ordem e segurança do serviço, ou que tenham signaes evidentes de molestia que possa incommodar os outros viajantes.

O transporte dessas pessoas poderá fazer-se em compartimentos separados e mesmo sob guarda, mediante pagamento estipulado na tarifa em vigor.

Art. 49. O transporte de cães será feito separadamente em compartimentos adequados.

Art. 50. E' prohibido o transporte de armas de fogo carregadas, sendo os conductores auctorizados a examinal-as antes de admittir nos carros as pessoas que as conduzirem.

Esta disposição é applicavel tambem aos militares que se unam com outros viajantes.

Quanto aos militares que viajarem em corpo ou em destacamento, bastará que o commandante declare que as armas estão descarregadas.

Taes prescripções não são applicaveis aos agentes da força que viajarem em compartimentos reservados para o transporte de detentos.

Art. 51. Os viajantes não deverão tomar logar nos carros, sem estar munidos de bilhete.

Não lhes será permittido fumar nas salas, nem nos compartimentos que não forem destinados para esse fim; não poderão igualmente entrar nos vagões de bagagens e de mercadorias em geral nos vehiculos em que for prohibido o ingresso.

Quando o trem estiver em movimento deverão abster-se de abrir as portas dos carros, nem poderão abrir as janellas da parte do vento, sem o consentimento de todos os viajantes que estiverem no compartimento.

Os viajantes se servirão para entrar e sair dos carros, das portas que lhes forem indicadas pelos guardas.

Conformar-se-ão com as observações e recommendações do pessoal das estradas de ferro, no que disser respeito á ordem, regularidade e segurança do trafego.

Art. 52. E' prohibido ás pessoas extranhas ao serviço e á fiscalisação da estrada de ferro introduzir-se sem permissão no recinto desta e nas suas dependencias.

E' igualmente prohibido abrir e fechar as cancellas das passagens de nivel e passar por baixo ou por cima das mesmas; só é permittido atravessar essas passagens, sem parar, quando as cancellas forem abertas pelo pessoal da estrada.

Os guardas e os conductores de animaes soltos ou atrelados a vehiculos, conservar-se-ão á distancia conveniente das cancellas, em quanto esperarem a abertura das mesmas, conformando-se com

as ordens que a esse respeito lhes fôrem dadas pelo pessoal da estrada.

Art. 53. Os vendedores ou distribuidores de objectos quaesquer, admittidos pelas Companhias no interior dos edificios e nos pateos das estações deverão conformar-se com quanto está estabelecido nas secções 4.^a e 7.^a da lei de segurança publica.

Art. 54. E' severamente prohibido damnificar ou estragar a estrada e suas dependencias, bem como os meios de trafego da mesma; collocar objectos sobre os trilhos ou perto delles; lançar de qualquer modo projectis sobre os trens e imitar os signaes.

Art. 55. Não é permittido fazer pastarem animaes nas vizinhanças das estradas de ferro, (salvo quando guardado de modo que não passe as cercas), e igualmente na estrada.

Os proprietarios ou arrendatarios de terrenos limitrophes ás estradas de ferro deverão providenciar para que o gado que nelles pastar seja continua e attentamente vigiado por guardas especiaes.

Art. 56. Os bilhetes de preço reduzido para as viagens na ferrovias publicas, isto é, os concedidos com abatimento sobre as tarifas geraes não são transferiveis.

Por isso é prohibido ceder o uso da parte da volta do bilhete de ida e volta, e ceder outro bilhete não transferivel para habilitar a viajar uma pessoa que não seja a que comprou o bilhete.

Ninguem poderá viajar ou tentar viajar valendo-se da segunda parte de um bilhete de ida e volta, ou de outro bilhete a preço reduzido e não transferivel que tenha adquirido em contravenção aos dois §§ precedentes.

E' prohibido intrometter-se ou traficar na compra e venda dos bilhetes indicados no § primeiro, tentando obter a preço reduzido a passagem sobre as ferrovias publicas, a uma pessoa que deva o preço de uma carreira ordinaria, segundo as tarifas geraes.

Art. 57. A entrada nos pateos e vestibulos das estações, a parada e circulação de carros destinados ao transporte de pessoas e de mercadorias, serão determinadas em regulamentos especiaes, propostos pela Companhia e approvados pelo Ministerio das Obras Publicas.

Taes regulamentos serão affixados permanentemente nas estações, e os chetes das estações velarão pela sua execução, invocando a força publica em caso de opposição.

Quanto aos preços e meios de transporte das estações será providenciado ao cuidado dos municipales.

Estas tarifas deverão ser affixadas no interior das estações.

- a) Pela transgressão de uma primeira intimação. L. 100
- b) Pela transgressão de uma segunda L. 300
- c) Pela transgressão de uma terceira. . . . L. 1000

3.º Pelas transgressões ás ordens relativas á manutenção do leito, da superstructura e material fixo de toda especie :

- a) Pela transgressão da primeira intimação . . L. 500
- b) Pela de uma segunda. L. 1000

Art. 60. Pelas transgressões de que falla o artigo precedente, as companhias incorrerão nas multas comminadas, logo que passe o praso fixado no acto da intimação. Para provar as mesmas transgressões bastará o auto redigido pelos empregados do Commissariado encarregados do cumprimento.

Art. 61. As importancias das multas impostas, e a cujo pagamento fõrem obrigadas as companhias, poderão ser retidas pelo Governo de subvenções ou de differença por garantia de productos concedidas ás mesmas sobre todas ou sobre uma linha qualquer da rede pertencente á Companhia.

A somma retida por multa será annualmente recolhida como producto eventual ás caixas do Estado.

Quando o Governo não pagar differenças ás Companhias, as as multas serão cobradas pelas fórmulas e modos estabelecidos nas leis.

Art. 62. As Companhias estabelecerão em um regulamento adequado ás penas disciplinares gradativas para os empregados e agentes que faltarem ao cumprimento de seus deveres, e respectivas formalidades judicias por sua justa applicação.

Art. 63. Tractando-se de accidentes ou de qualquer inconveniente que interesse a regularidade do trafego, as companhias serão obrigadas a apresentar ao Commissario uma relação dos empregados e agentes punidos e das respectivas penas; aos Commissarios serão tambem communicados, mediante requisição, os autos do respectivo processo.

O empregado ou agente retirado do serviço definitivamente pelos supraditos motivos, não poderá mais ser readmittido sem auctorisação do Ministerio.

Art. 64. Aos contraventores das disposições dos arts. 51, 52 e 53 do presente regulamento serão applicadas penas policias.

Os contraventores das disposições dos arts. 47, § ult., 54 e 55, incorrerão em multa de valor até 500 liras.

Por infracção do disposto no art. 55 a multa será elevada 1.000 quando o gado se introduzir na estrada.

A mesma multa de 1.000 l. se applicará ao caso de imitação de signaes previsto no art. 54.

Tudo sem prejuizo das acções e penas maiores estabelecidas nas leis geraes.

Art. 65. Os contraventores do disposto nos §§ 2.º e 3.º do art. 56 serão punidos com multa até 100 liras.

Os contraventores do § 4.º do mesmo art. 56 incorrerão em multa até 500 liras. (1)
(31-10-1873).

LEI DE 27 DE ABRIL DE 1885

Approva as convenções para retrocessão à industria privada do trafego das rédes Mediterranea, Adriatica e Siciliana.

Humberto 1.º por graça de Deus e vontade nacional, Rei de Italia.

O Senado e a Camara dos Deputados votaram, nós sancionamos e promulgamos o que segue :

Art. 1.º Ficam approvadas as convenções seguintes, com as modificações e addições que lhe foram effectuadas.

1.º A convenção de 23 de Abril de 1884, celebrada entre partes, de um lado o Ministro das Obras Publicas, das Finanças e da Agricultura, da Industria e do Commercio em nome do Estado, e de outro o principe Marco Antonio Borghese, o conde Julio Belinzaghi, o Banco Geral, o Banco de Turim, o Banco de Descontos e Sedas de Turim, o Banco Napolitano e o Banco Subalpino e o de Milão, para concessão do trafego das estradas de ferro que constituem a réde Mediterranea, e bem assim as modificações respectivas de 31 de Outubro de 1884.

2.º A convenção de 23 de Abril de 1884 celebrada entre os mesmos Ministros em nome do Estado, e a Sociedade Italiana das estradas de ferro Meridionaes para concessão do trafego das estradas de ferro que formam a réde do Adriatico, e modificações respectivas de 31 de Outubro de 1884.

3.º A convenção de 11 de Junho de 1884 celebrada entre os mesmos Ministros em nome do Estado, e Francisco Lanza Spinelli, principe de Scalea, o conde Alberto Miglioretti, Nunzio Consoli Marano da casa Pedro Marano, em nome do Banco de Deposito e Desconto de Catania, Matheus Maurogordato, representante da casa Rodocanachi filho & C.ª, o Commendador Domingos Galloti e o Engenheiro Cavalheiro João Marsaglia, para concessão do trafego das estradas de ferro que formam a réde Siciliana, e bem assim as modificações respectivas de 31 de Outubro de 1884. (2)

1 Este regul. foi completado por um Dec. Real n. 152 de 22 de Maio de 1892, prohibindo o uso dos signaes de alarme sem haver necessidade urgente e absoluta, punindo com multa até 600 L. a não observancia desta prescripção, além das outras penalidades previstas nas leis e regulamentos.

(2) As modificações das 3 convenções formaram 3 annexos á lei.

Art. 2.º As importancias com que os concessionarios terão de entrar para os cofres do Estado para pagamento do material rodante, do material do trafego e accessorios serão destinadas ao pagamento das despesas extraordinarias que, segundo as convenções citadas e seus annexos, deverão ser effectuadas durante os quatro primeiros annos do trafego.

Em cada um dos tres primeiros annos será despendida uma somma não inferior a trinta milhões de liras (30.000.000), devendo figurar no projecto do orçamento do Ministerio das Obras Publicas uma relação das obras contidas no annexo B, que possam ser executadas durante o anno.

Com as ditas sommas se proverá á despesa indicada no art. 2.º da lei de 2 de Julho de 1882, ao reembolso das depesas feitas pela Sociedade Italiana das Estradas de ferro Meridionaes para a linha de Castellamare a Cannello, nos termos do art. 4.º da convenção approvada por Decreto real de 1.º de Outubro de 1883, e ás despesas necessarias para completar a construcção dessa mesma linha.

A importancia do saldo, até quinze milhões de liras (15.000 000) será destinada á compra de material rodante para as tres rêdes do Mediterraneo, do Adriatico e da Sicilia, nos dous primeiros annos de trafego, e o excedente será destinado ás despesas de primeiro estabelecimento das estradas de ferro complementares, auctorisadas pelas leis de 29 de Julho de 1879, 5 de Junho de 1881 e 5 de Julho de 1882.

Art. 3.º Nos balanços das receitas e despesas de cada exercicio serão inscriptas as sommas dependentes da execução das convenções de que se fallou no art. 1.º, não só para o que diz respeito á construcção de novas linhas de estradas de ferro, como para o que diz respeito ao trafego.

Com o orçamento do Ministerio das Finanças será auctorisada a emissão das obrigações necessarias á construcção e ao serviço da Caixa dos augmentos patrimoniaes.

Art. 4.º A conta dos productos será examinada pela Inspectoria Governamental das Estradas de Ferro. O Tribunal das Contas exercerá sobre esses productos a vigilancia que lhe é conferida a respeito da cobrança das receitas publicas, pela lei de 14 de Agosto de 1862. O Tribunal relatará ao Parlamento pelo modo prescripto no artigo 31 da mesma lei.

Art. 5.º Serão annexados, ao orçamento do Ministerio das Obras Publicas, quadros de resumo da situação dos fundos de reserva e da Caixa para os augmentos patrimoniaes com as previsões que lhe fõrem relativas.

A administração dos Fundos de reserva e da Caixa dos augmentos patrimoniaes será fiscalizada pela Inspecção Governamental das estradas de ferro, segundo as disposições estabelecidas em regulamento.

Todos os annos será apresentado ao Tribunal das Contas o

resumo das Contas dos Fundos de reserva e da Caixa para os augmentos patrimoniaes, com as convenções celebradas e os documentos estabelecendo receitas e despesas. A conta certificada pelo Tribunal das Contas será apresentada ao Parlamento com a conta definitiva do orçamento do Estado.

Art. 6.º Os abaixamentos de tarifas previstos no § 1.º do art. 44 das clausulas de concessão das rêdes do Mediterraneo e do Adriatico, e no art. 40 das clausulas de concessão da rêde da Sicilia, deverão ser estabelecidos por decreto do Rei, que será apresentado ao Parlamento afim de ser convertido em lei.

Art. 7.º Desde o primeiro anno do trafego, tem o Governo a faculdade de ordenar abaixamentos de tarifas para os transportes do interior, comtanto que o encargo do Estado não exceda ao todo meio por cento do producto inicial das tres rêdes.

Art. 8.º Será instituido um Conselho para o exame das tarifas das estradas de ferro e das modificações que fôr conveniente introduzir nellas, por Decreto real, depois de deliberação do Conselho de Ministros e ouvido o Conselho de Estado; pelo mesmo decreto real será approvedo o regulamento das attribuições desse Conselho.

Art. 9.º O decreto real concernente á constituição do Conselho para o exame das tarifas das estradas de ferro será, dous annos depois, apresentado ao Parlamento para ser convertido em lei.

Art. 10. As cessões do trafego das linhas pertencentes ao Estado, previstas no artigo 9 das clausulas de concessão das rêdes do Mediterraneo e do Adriatico, e pelo art. 6.º das clausulas de concessão da rêde da Sicilia, só poderão ser concedidas em virtude de leis.

Art. 11. A construcção de toda ou parte de estrada de ferro, auctorizada por uma lei poderá ser concedida pelo Governo, em Globo ou sobre a base do reembolso das despesas ás sociedades que explorarem as rêdes de Mediterraneo, do Adriatico e da Sicilia.

Quando a construcção fôr concedida em globo, os projectos technicos com as condições de execução de preço, serão submettidos ao Conselho Superior das Obras publicas. Os contractos não poderão ser celebrados pelo Governo sem o parecer do Advogado Geral do Thesouro publico, e conforme com o parecer do Conselho do Estado. Sendo a construcção concedida na base do reembolso das despesas, observar-se-á para esses contractos as disposições das leis sobre contabilidade geral do Estado, e todas as outras disposições resultantes das leis. Os projectos technicos serão submettidos ao Conselho Superior das Obras publicas, devendo se tomar, a respeito dos contractos, parecer do Advogado Geral do Thesouro publico e do Conselho do Estado.

Art. 12. Em Novembro de cada anno o Ministerio das Obras publicas apresentará ao Parlamento um relatorio sobre as convenções celebradas com as Sociedades para a construcção de

estradas de ferro durante o exercicio financeiro, encerrado em 30 de Junho do mesmo anno.

Os pareceres do Conselho de Estado serão annexados a esse relatorio.

Art. 13. As provincias, as communas e os seus representantes aos quaes serão fornecidos, por meio de emissão de obrigações garantidas pelo Estado, os fundos para construcção de estradas de ferro complementares, deverão reembolsar ao Thesouro o capital e os juros correspondentes, por meio de delegações aos recebedores das contribuições directas que não deverão exceder 90, segundo os artigos 3 e 7 da lei de 21 de Março de 1871.

Art. 14. A jurisdicção attribuida ao Conselho de Estado pelo § 2.º do art. 10 da Lei de 20 de Março de 1865 (Annexo D), será extensiva a todas as divergencias que surgirem a respeito das obrigações das estradas de ferro, garantidas pelo Estado.

Art. 15. As communas não poderão cobrar direitos sobre os materiaes e tudo o que fôr destinado á construcção e ao trafego das estradas de ferro estabelecidas sobre seus territorios.

As vias ferreas, as estações e suas dependencias são consideradas como fóra do raio de tributações das cidades e communas.

As dependencias das estações e a vigilancia relativa ao imposto serão determinadas por um regulamento approvedo por decreto real, ouvido o Conselho de Estado.

Art. 15. Dentro de tres mezes da publicação da presente lei, e para assegurar a execução desta, serão publicados dous regulamentos, um para o trafego, outro para a construcção das estradas de ferro. Esses regulamentos determinarão as regras concernentes á contabilidade, á fiscalizaçáo das receitas, á administração dos fundos de reserva e da caixa dos augmentos patrimoniaes, ao exame das obras, á conclusáo e execução dos contractos de construcção, á liquidaçáo das despesas aos pagamentos e ás penalidades.

Esses regulamentos serão approvedos por Decretos reaes, depois do parecer do Conselho Superior das Obras publicas, do Tribunal das Contas e do Conselho de Estado.

Um outro regulamento organizará a Inspectoria Governatal das estradas de ferro.

Art. 17. As divergencias que possam sobrevir entre o Estado e as Sociedades para execução e interpretaçáo dos contractos das clausulas de concessáo e dos annexos á presente lei serão submettidas ao julgamento de cinco arbitros nos casos, modos e formas citadas no art. 106 das clausulas de concessáo das rêdes do Mediterraneo e do Adriatico, e no art. 100 das clausulas de concessáo da rêde Siciliana.

Os arbitros nomeados pelo Estado e os nomeadas pelo Tribunal de cassação, funcionarão em titulo igual em cada um

collegios arbitraes, com os outros arbitros escolhidos por cada uma das tres Sociedades concessionarias.

Art. 18. As cotas de auxilio a cargo das provincias e dos outros interessados, e as sommas pagas por elles, offerecidas como augmento das quotas obrigatorias, nos termos das leis de 29 de Julho de 1879 e 5 de Julho de 1882 para as estradas de ferro de 2.^a categoria (quadro B), da 3.^a categoria (quadro C) e para as de 4.^a categoria construidas pelo Estado, serão reduzidas, de um quarto, com a condição de que os interessados renunciem ao direito de participar da renda liquida do trafego.

As personalidades moraes concessionarias das linhas de 4.^a categoria, poderão renunciar á concessão, deixando o Estado construir a estrada de ferro segundo as regras estabelecidas neste artigo.

Fica tambem reduzida de um quarto a contribuição devida pelas estradas de ferro de 1.^a categoria, no sentido do artigo 31 da lei de 29 de Julho de 1879. As quotas pagas pelas provincias e pelos outros interessados, além da somma devida em virtude dos paragraphos precedentes, serão deduzidas dos primeiros pagamentos que ainda possam ter de fazer. No caso de nada deverem, o Estado reembolsará o excedente em cinco pagamentos annuaes sem juros. As quotas a cargo do Estado, adiantadas pelas provincias, pelas communas ou outros interessados, lhes serão reembolsadas em cinco annos, a data do dia da abertura das linhas ao trafego, e em cinco pagamentos annuaes, iguaes e sem juros.

Dentro de seis mezes, os interessados que tiverem entrado com quotas de auxilio obrigatorio, augmento de quotas ou quotas do Governo, por antecipação, deverão optar entre as disposições da lei de 29 de Julho de 1879 e as da presente.

A nova linha dos Giovi será comprehendida nas estradas de 1.^a categoria, cessando para os interessados a obrigação de concorrer para ella e o direito de participação dos lucros liquidos.

Art. 19. O auxilio das provincias na construcção das linhas de 3.^a categoria (quadro C) será obrigatorio. Fica supprimido o artigo 6.^o da lei de 29 de Julho de 1879.

Art. 20. Em accrescimento aos 1530 kilometros previstos pelo artigo 10 da lei de 29 de Julho de 1879, fica auctorizada a construcção de outros mil kilometros de estradas de ferro secundarias de 4.^a categoria, e bem assim a despesa de 90 milhões que é a sua consequencia, nas condições de partilha previstas no artigo 11 da precitada lei de 1879 e no artigo 18 da presente lei.

O pagamento desta somma será feito em dcus exercicios financeiros, a começar do decimo primeiro anno da entrada em vigor da presente lei.

Ordenamos que a presente, sellada com o sello do Estado

seja inserida no Repertorio Official das leis, e decretos do reino de Italia, mandamos a quem de direito que a observe e faça observar como lei do Estado.

Dada em Roma, aos 27 de Abril de 1885.

UMBERTO

Genala.—A. Magliani.—B. Grimaldi.

LEI SOBRE OS TRAMWAYS DE TRACÇÃO MECHANICA E AS ESTRADAS DE FERRO ECONOMICAS

DE 27 DE DEZEMBRO DE 1896

Titulo primeiro

Tramways de tracção mecanica

Art. 1. A concessão do leito das estradas necessario ao estabelecimento dos tramways é da competencia do proprietario da estrada e não poderá ter uma duração superior a 60 annos. A auctorisacão para explorar por tracção mecanica é dada por decreto real, sobre proposta do Ministro das Obras publicas, antes da abertura.

Art. 2. Os tramways devem ser estabelecidos sobre a estrada ordinaria, salvo si alguma derivação parcial for reconhecida util, em uma parte do trajecto.

A linha será assentada ao nivel do solo, de modo que embarace o menos possivel a circulação dos carros ordinarios, para os quaes deve sempre ficar reservado um espaço sufficiente, segundo a appreciação do proprietario da estrada concedida, para a livre circulação e o livre cruzamento dos carros, e a segurança dos transeuntes durante a passagem do trem.

Entretanto, será necessario obter auctorisacão do governo quando a largura for inferior a quatro metros. A linha de saliencia maxima do material rodante pertencente a um tramway deverá distar pelo menos 80 centimetros dos obstaculos fixos que excederem de 1^m,20 o nivel da rua, salvo nos casos excepçoes reconhecidos pelo Governo.

Art. 3. Terminados os trabalhos proceder-se-á ao seu recebimento com assistencia de um representante do Governo, antes da abertura do tramway ou trecho do tramway ao trafego publico.

Art. 4. A approvação dos typos do material rodante e dos systemas de locomoção teledynamica ou electrica, fica reservada ao Governo, e deverá ser obtida ao mesmo tempo que a auctorisacão para explorar, ou antes de applicar-se esta innovação, si o trafego já tiver sido começado.

Art. 5. Todas as estações de tramways de tracção mechnica e as paradas que forem designadas pela auctoridade prefeitorial, deverão ser ligadas entre si por fio telegraphico ou telephonico, e providas de appparelhos necessarios para assegurar o serviço de correspondencia.

Além disso, nos pontos da linha que o prefeito determinar, deverá o concessionario estabelecer signaes convenientes e appparelhos de aviso, préviamente approvados pelo prefeito, ouvidos os funcionarios technicos do Governo.

Art. 6. A maior velocidade dos trens nos diversos logares de percurso do tramway, será regulada pelo prefeito, ouvidos os funcionarios technicos do Governo; ella não poderá exceder em ponto algum da linha a 30 kilometros por hora, quando os trens forem providos de freios continuos; de outro modo, não poderá ella ser superior a 20 kilometros.

Depois de ouvidos os funcionarios technicos do Governo, o prefeito fixará as regras especiaes para limitação da velocidade dos trens nas rampas fortes, nas curvas e nos logares perigosos, na travessia de logares habitados e durante a noite, de maneira que assegure a segurança dos viajantes e a prompta parada dos trens.

Art. 7. A composiçã maxima dos trens, o minimo de pessoal para cada trem, e para guarda e segurança da linha, o intervallo minimo entre os trens successivos serão determinados pelo prefeito, ouvidos os funcionarios technicos do Governo, tendo em conta as condições de declividade e sinuosidade da linha.

Art. 8. A approvaçã dos horarios é reservada ao prefeito que levará em conta as obrigações resultantes dos actos de concessão, nos quaes poderão egualmente ser estipulados pontos de parada especiaes.

A approvaçã será considerada como dada implicitamente, si, dentro dos quinze dias que se seguirem á communicaçã dos horarios á repartiçã da prefeitura, o prefeito não tiver dado aviso contrario ao concessionario.

Quanto aos trens especiaes, bastará dar aviso delles em tempo util, communicando seu horario e sua composiçã ao prefeito, cujo silencio equivalerá a uma approvaçã.

Art. 9. Quando a linha de tramways percorrer o territorio de muitas provincias, as disposições dos arts. 6, 7 e 8 acima, serão tomadas depois de accõrdo entre os prefeitos respectivos; em caso de desaaccõrdo decidirá o Ministerio de Obras Publicas.

A approvaçã dos horarios de que se trata no art. 8 é da competencia do prefeito da provincia, onde tiver séde a direçã do trafego da linha do tramway.

Art. 10. Os maximos das tarifas de transportes serão fixados no acto de concessão pelo proprietario da estrada. Qualquer augmento posterior deverá ser approvado por elle.

Art. 11. A fiscalizaçã do trafego, no que diz respeito á

segurança publica, pertence á auctoridade governamental e será organizada por um regulamento.

Por motivos graves e provados de segurança publica, terá o governo o direito de fazer suspender o trafego da linha, depois de ouvido o proprietario da estrada, retirar mesmo a auctorização sempre que não for possivel dar remedio á situação.

Art. 12. Os tramways ficam submettidos a uma contribuição annual que será fixada pelo decreto que auctorizar o trafego, até ao limite de 20 liras por kilometro. Esta contribuição entrará para os cofres do Estado como representando as despesas de fiscalização.

Quanto aos tramways existentes, a contribuição para cada um será fixada pelo Governo nos limites acima indicadas.

Titulo segundo

Estradas de ferro economicas

Art. 13. As estradas de ferro economicas serão concedidas por decreto real sobre proposta do Ministerio das Obras Publicas. Ellas deverão ser estabelecidas em leito especial, salvo quando o Governo julgar opportuno auctorizar uma parte do percurso sobre as estradas ordinarias, com terreno separado.

No caso de haver pontes ou viaductos que não permittam manter a separação do terreno, applicar-se-ão as disposições dos arts. 2 e 6 da presente lei.

Art. 14. As concessões de estradas de ferro não poderão exceder a duração de setenta annos.

Art. 15. O Estado poderá concorrer para as despesas de construcção e trafego das estradas de ferro economicas para a parte a construir em terreno especial, por meio de subvenções kilometricas concedidas nas fórmias e condições prescriptas pelas leis de 27 de Julho de 1887 n. 4785, e de 30 de Junho de 1889 n. 6183, levando em conta as facilidades outorgadas aos concessionarios pela presente lei, no que respeito a taxa de ditas subvenções.

Art. 16. O acto de concessão determinará, sobre proposta do concessionario, a quantidade e o typo do material rodante de que deverá ser provida a linha para assegurar o respectivo serviço.

As clausulas de concessão fixarão, para cada caso, a velocidade maxima e a composição dos trens em relação ao estado da linha, e as prescripções proprias a conciliar a segurança do trafego com uma economia racional especialmente no ponto de vista do numero e das attribuições do pessoal circulante e das estações, da composição e da circulação dos trens.

O acto de concessão fixará igualmente os maximos das tarifas para os transportes dos viajantes, bagagens, mercadorias e

gado, os quaes não poderão ser superiores aos vigentes nas estradas de ferro do Estado, excepto no caso em que as rampas a vencer exijam emprego de systemas especiaes de tracção.

Art. 17. De modo compativel com a segurança do trafego poderão ser auctorisadas paradas em plena linha mesmo faltando edificios, linha dupla, linha de desvio, apparatus mecanicos ou outros, e bem assim o emprego como estação de edificios particulares.

Art. 18. O preparo deverá ser feito de maneira que permita a passagem dos vehiculos destinados ao serviço da linha, que formam o objecto da concessão, e daquellas com que se de-sejar estabelecer serviço commum.

Art. 19. O concessionario deverá prover o numero de agentes necessario á conservação e á vigilancia da linha afim de que seja assegurada a livre circulação dos trens, e a transmissão dos signaes adoptados.

Art. 20. Para as estradas de ferro economicas não será necessario, nos trechos sobre leito proprio, estabelecer uma separação das propriedades ribeirinhas por meio de cercas ou fechamentos fixos ou permanentes, excepto quando atravessarem uma localidade em que houver gado solto e nos pontos muito frequentados ou perigosos em que a velocidade maxima dos trens não deverá exceder 35 kilometros por hora.

Art. 21. Ao longo das estradas de ferro estabelecidas sobre terreno especial, e para o fim de prover á vigilancia e conservação da estrada e á segurança do trafego, deverão ser collocadas casinhas ou guaritas de refugio para os guardas e *cantoneiros* em numero proporcionado á importancia do movimento sobre cada linha, nas condições particulares do trafego e nas circunstancias locais.

O fechamento das passagens de nivel por meio de cancellas manobradas á distancia poderá igualmente ser auctorisado nos pontos que não apresentem perigo algum a juizo dos funcionarios technicos governamentais; igualmente poderá ser permitido o estabelecimento de passagens particulares e passagens para pedestres fechadas e manobradas por aquelles que dellas se servirem, sob sua responsabilidade pessoal, e tambem a simples collocação de placas de aviso nas passagens pouco frequentadas, limitando-se neste caso a velocidade, conforme se diz no artigo precedente.

Art. 22. Si a velocidade dos trens não exceder a 35 kilometros por hora, o afastamento das casas ou choupanas de madeira ou de palha poderá ser reduzido a dez (10) metros apenas.

Art. 23. Aos pedidos de concessão, projectos e clausulas respectivas para as estradas de ferro que em uma extensão qualquer occuparem o leito de estradas ordinarias, como foi dito no artigo 13, deverão junctar-se a approvação e o consentimento de dita estrada.

As modificações introduzidas serão igualmente submettidas á aprovação do dito proprietario, no que lhe disser respeito.

Comparecerá ao recebimento da linha um delegado do proprietario da estrada.

Art. 24. O concessionario de uma estrada de ferro que em qualquer ponto occupe uma estrada ordinaria, deverá prover a todas as despesas de aparelhamento e adaptação da dita estrada, que fôr preciso effectuar durante e depois da construcção da via ferrea, e que tiverem por objecto dita via ferrea; salvo convenção em contrario deverá igualmente providenciar para que, ao expirar o prazo de concessão, a estrada ordinaria esteja em seu estado primitivo.

Art. 25. No fim do prazo da concessão, para os trechos estabelecidos sobre a estrada ordinaria, o proprietario desta substituirá o concessionario e gosará dos direitos que possui o Estado sobre as estradas de ferro construidas sobre leito especial.

Quando houver muitos interessados, deverão decidir previamente si concordam em constituir-se em sociedade conforme a lei de 29 de Junho de 1893, n. 1475, para conservar a via ferrea ou retornar a estrada ordinaria cuja occupação tenha sido concedida; no primeiro caso o governo representará na sociedade os trechos da propria linha ou da estrada de ferro construidas sobre terreno, que lhe forem devolvidos.

Art. 26. No fim do prazo do contracto, o concessionario não poderá alienar o material rodante, sem os utensilios e apertos, sinão depois de ter feito entrega da estrada aos proprietarios.

Art. 27. A faculdade e os direitos reservados ao Estado pelos artigos 250 e 251 da lei de 20 de Março de 1865 n. 2248, tornar-se-ão extensivas igualmente aos proprietarios dos trechos de estrada ordinaria occupados por estradas de ferro economicas.

Art. 28. Caducando a concessão deverá o Governo, previamente, perguntar aos proprietarios da estrada ordinaria si concordam em adoptar as condições indicadas nos artigos 253 e seguintes da lei citada.

Pronunciando-se ditos proprietarios pela continuação e conclusão dos trabalhos, o Governo póde dar a nova concessão por via de licitação, ou resolvendo amigavelmente, sempre que o primeiro leilão não tiver sido coberto.

No caso em que os proprietarios decidirem retomar a estrada ordinaria, deverão fazel-o á custa do ex-concessionario. Em caso algum o ex-concessionario terá o direito de reclamar indemnização ou compensação pelos trabalhos effectuados ou acquizições feitas, quer nos trechos construidos sobre o leito especial, quer nos que occuparem as estradas ordinarias.

Art. 29. Quando o Estado resgatar qualquer estrada de ferro de que algum trecho esteja situado sobre estrada ordinaria, elle substituirá o concessionario em suas obrigações para com os proprietarios desta.

Art. 30. Quanto ás estradas de ferro construidas sobre a estrada ordinaria, poderá um decreto real, ouvida a junta superior das estradas de ferro e o Conselho de Estado, confiar ás administrações provinciaes algumas das funcções de fiscalizaçao e vigilancia, pertencentes ao Ministerio das Obras Publicas, em virtude desta lei.

Art. 31. O espaço livre destinado á circulaçao dos carros, nas partes das estradas ordinarias occupadas por uma estrada de ferro economica, deve ter uma largura de pelo menos cinco metros.

Art. 32. Dito espaço será separado do que é reservado á via ferrea, segundo o modo que fôr determinado pelo acto de concessão (cercas ou muros), tendo em consideraçao as condiçoes especiaes do logar atravessado, salvo as excepções mencionadas no art. 13.

Art. 33. Para os trechos de estradas de ferro estabelecidos sobre estrada ordinaria, o limite maximo de velocidade da marcha dos trens não poderá exceder 30 kilometros por hora.

Na travessia dos logares habitados, nas passagens de nivel e nos logares em que não existir occupaçao da estrada ordinaria, serão applicadas regras especiaes de precauçao, seguindo os processos indicados para os tramways de tracção mechanica.

Art. 34. As prescripções em vigor relativas á distancia a conservar para as casas, granjas ou telheiros não são applicaveis aos trechos de linhas estabelecidas sobre estrada ordinaria.

Art. 35. A's pessoas extranhas ao serviço é prohibido introduzir-se, circular ou estacionar, na linha ou nas dependencias das estradas de ferro economicas, salvo nas estações destinadas a dar accesso aos trens, ou reservadas á expedição de mercadorias, ás passagens de nivel quando estiverem abertas pelo pessoal das estradas de ferro, nas passagens particulares e passagens de pedestres; é igualmente prohibido iutroduzir animaes, e fazer circular carros ou machinas extranhas ao serviço.

Essa prohibiçao não se applica aos funcionarios administrativos ou politicos, aos agentes da força publica, da segurança e da administraçao das finanças do Estado, que forem indicados pelo Ministerio das Obras Publicas, o qual designará egualmente as medidas de precauçao a tomar, ouvidos os concessionarios.

Art. 36. Em logar da taxa de 13 %^o, cobrada sobre o preço de transporte para o Estado, será applicado o imposto sobre a pequena velocidade aos productos dos trens de viajantes que o concessionario organizar, de accôrdo com o Governo, para o serviço suburbano das grandes cidades, ou para os serviços locais, ou nas occasões de feiras importantes, quando ditos trens forem exclusivamente compostos de carros da ultima classe, correndo com uma velocidade não excedente a 30 kilometros por hora, e submettido a ordens de serviço especiaes.

Art. 37. Ao Governo é livre conceder ás estradas de ferro economicas, já existentes e a outras estradas de ferro publicas a applicação, no todo ou em parte, das condições relativas á construcção e ao trafego, e das outras facilidades compatíveis com a presente lei.

Titulo terceiro

Disposições communs e transitorias

Art. 38. Os pedidos de concessão para as estradas de ferro economicas e os pedidos de auctorisação para exploração de um tramway de tracção mechanica deverão ser acompanhadas dos documentos mencionados no art. 244 da lei sobre obras publicas n. 2248 de 20 de Março de 1865.

Para as estradas de ferro economicas que devam occupar o leito de uma estrada ordinaria, em uma extensão dada, e para os tramways, dever-se-á apresentar a prova de que o proprietario da estrada deu consentimento, apresentando o acto de concessão do leito da estrada.

Si as estradas ordinarias que devam ser occupadas por uma estrada de ferro economica ou tramway pertencerem a proprietarios differentes, estes formarão um *consortium* na fórmula prevista pela lei de 29 de Junho de 1873, n. 1475.

As provincias, as communas ou outras pessoas moraes, quando o interesse local justificar, poderão conceder subsidios ás estradas de ferro economicas e aos tramways, sob fórmula de subvenção kilometrica de preferencia, a contar do dia em que a linha for aberta ao trafego, conforme a disposição do art. 2 da lei de 23 de Julho de 1894 n. 340; em caso de utilidade publica evidente, póde derogar os termos do dito artigo, mediante parecer favoravel do Conselho de Estado.

E' vedado concederem garantia de rendimento kilometrico.

Art. 39. Os tramways de tracção mechanica e as estradas de ferro economicas não poderão ser explorados pelas provincias communas, corporações ou associações, e sua exploração será confiada á industria privada.

Art. 40. Os proprietarios da estrada ordinaria a occupar para construcção das estradas de ferro economicas ou dos tramways de tracção mechanica, deverão exigir dos concessionarios um deposito, a titulo de garantia das obrigações assumidas para comsigo; elles poderão igualmente pedir o pagamento de uma renda, ou uma parte nos beneficios.

Art. 41. Os tramways de tracção mechanica ou as estradas de ferro economicas, de qualquer typo que sejam, gosarão do direito de desapropriação por utilidade publica, o qual será exercido de accôrdo com as respectivas leis.

Art. 42. Os concessionarios das estradas de ferro economicas estabelecidas sobre uma estrada ordinaria, e os que explorarem tramways de tracção mechanica, nenhuma indemnização poderão exigir, quando momentaneamente forem obrigados a suspender o trafego para proceder a conservação, concertos e reformas dessas estradas, devendo mesmo retirar a via permanente em caso de necessidade.

Aliás, são elles obrigados a conservar á sua custa o terreno occupado pela linha, e para os tramways uma largura de 50 centímetros do trilho interior para o eixo da estrada, incluidos os edificios e obras d'arte mesmo pertencentes a terceiros, e contribuir proporcionalmente para as despesas de remoção da neve do solo das estradas ordinarias, salvo accórdos especiaes.

Art. 43. No caso em que outros concessionarios de estradas de ferro, ou de tramways não concurrentes tiverem a intenção de utilizar uma parte da linha já concedida ou construída, o Governo poderá tornar obrigatorio o uso commum de dita parte, fixando as condições e a importancia das indemnizações.

Fica reservada á administração governamental a faculdade de permittir o cruzamento em nivel de diversas estradas de ferro ou tramways e fixar as prescripções necessarias.

Art. 44. Os agentes dos tramways e das estradas de ferro economicas estabelecidas sobre uma estrada ordinaria, ficam assimilados aos agentes da policia das estradas, para o fim de fazer observar as prescripções da policia das estradas sobre as partes da estrada ordinaria percorridas pelos tramways e estradas de ferro economicas.

Art. 45. Os concessionarios das estradas de ferro economicas e dos tramways serão obrigados a transportar e fazer transportar gratuitamente as correspondencias postaes; elles serão egualmente a fazer remetter directamente por seus agentes ao pessoal da administração dos Correios, e tomar essas correspondencias em cada estação.

Elles terão as mesmas obrigações para os volumes postaes, mediante o pagamento de 8 centesimos por volume até 3 hilos, e de 12 centesimos por volume de 3 a 5 kilos. Havendo augmento do peso limite actualmente admittido para os volumes postaes, o pagamento será augmentado de 2 centesimos por kilo que accrescer, sem prejuizo dos accórdos particulares actualmente em vigor.

Art. 46. Todos os tramways de tracção mechanica existentes ou concedidos por occasião de promulgar-se a presente lei ficarão sujeitos ás suas disposições, não sendo estas contrarias aos direitos resultantes formalmente das convenções celebradas, ou não modificando as clausulas das convenções existentes.

Os concessionarios deverão submitter suas tarifas actuaes á approvação do proprietario da estrada ordinaria, declarando no

prazo de um anno, si desejam classificar sua linha na categoria de tramways, ou na das estradas de ferro economicas, em relação aos direitos adquiridos.

Essa classificação será effectuada depois da visita dos delegados do Governo, ouvida a junta superior das estradas de ferro, ella será seguida de um acto especial contendo as modificações á concessão existente.

Si o concessionario não tiver optado, findo o prazo de um anno, o Governo providenciará ex-officio á classificação do tramway de tracção mechanica, na forma prescripta no paragrapho precedente.

Os concessionarios das estradas de ferro publicas poderão, no dito prazo e na forma citada, pedir a sua classificação no numero das estradas de ferro economicas.

Art. 47. As disposições da lei n. 2248 de 20 de Março de 1865 ficam em vigor para os tramways de tracção mechanica e as estradas de ferro economicas, a que se refere a presente lei, no que essas disposições lhes fôrem applicaveis, e não fôr derogado pelos artigos acima.

DECRETO REAL DE 8 JANEIRO DE 1899, ESTABELECCENDO
ADDITAMENTO ÁS PRESCRIPÇÕES RELATIVAS Á ORDEM, Á SEGU-
RANÇA E Á REGULARIDADE DO TRAFEGO DAS ESTRADAS DE
DE FERRO SOBRE AS QUAES A ELECTRICIDADE É EMPREGADA
COMO MOTOR:

(Em vigor a partir de 1.º de Fevereiro 1899)

Art. 1.º São applicaveis, quanto á auctorisação a conceder para a installação e conducção de força electrica, as disposições da lei de 20 de Março de 1865, relativa ás construcções publicas, da lei de 27 de Dezembro de 1896 sobre os tramways de tracção mechanica, sobre as estradas de ferro economicas, da lei 7 de Junho de 1894, sobre conducção das correntes electricas, e bem assim os regulamentos para sua applicação. Dever-se-á igualmente cumprir as prescrições que o Governo ordenar para o futuro, de accôrdo com os resultados das indagações scientificas e das experiencias praticas no interesse da segurança dos viajantes e dos empregados.

Uma vez por anno pelo menos, as installações e conductores deverão ser examinados de um modo minucioso, e as medições e verificações deverão ser feitas de accôrdo com as prescrições especialmente approvadas pelo Governo.

Art. 2.º As prescrições relativas ás verificações das locomotivas a vapor, serão applicaveis por analogia aos vehiculos de tracção electrica. Estes ultimos, serão submettidos depois de

qualquer reparação que abranja o isolador ou o dispositivo do freio, a uma verificação da parte dos delegados do Governo.

Art. 3. Todo vehiculo de tracção electrica, em serviço, será conduzido por um conductor ao qual nenhuma outra funcção deverá ser dada durante o trajecto. Em cada vehiculo deverá achar-se um outro empregado capaz de parar, sendo preciso, e conduzir o trem, lentamente até á estação mais proxima. Este segundo empregado poderá ser encarregado de outras funcções, excepto durante o tempo em que, na ausencia do conductor, tiver de conduzir o trem á estação mais proxima. Quando o trem se compuzer de vehiculos com corredor, este segundo empregado poderá ser encarregado do serviço nos outros carros.

Art. 4. Os conductores de vehiculos de tracção electrica deverão provar sua aptidão perante uma junta examinadoranomeada pelo Governo; além disso, deverão prestar um exame pratico em presença de um funcionario do Governo.

Art. 5. A velocidade dos trens compostos de um vehiculo de tracção electrica e de outros carros, e não munidos de freio continuo e automotor, não deverá exceder á auctorisada pelos quadros de regulamento dos freios, prescriptos pelo Governo para os trens movidos a vapor. Quando nenhum carro estiver ligado ao vehiculo, a maior velocidade admittida deverá ser fixada segundo o poder do freio.

Art. 6. A prescripção relativa á presença de um vagão de segurança não se applica aos trens de tracção electrica.

Art. 7. Com a auctorisação do Governo poder-se-á substituir nos trens de tracção electrica, o apito por uma sineta, ou por um outro meio de aviso sufficientemente forte.

Art. 8. Com auctorisação do Governo a venda e fiscalização dos bilhetes poderão ser feitos pelo pessoal do trem e o serviço nas estações de menor importancia das linhas a que se refere o artigo 9 seguinte, poderá ser temporariamente confiada a pessoas que não façam parte do pessoal regular. Em ambos os casos o empresario é responsavel perante o publico.

Art. 9. Nas linhas pouco importantes será permittido confiar a condução dos trens a um só empregado que residirá em uma estação determinada. O comprimento do percurso confiado a um empregado será fixado segundo a natureza e importancia do trafego.

Art. 10. Quando fôr fixado o numero maximo dos trens de tracção electrica, a composição dos trens será estabelecida segundo a capacidade do vehiculo tractor, com a sancção do Governo, e de accôrdo com a disposição do paragrapho 2.º do artigo 271 da lei sobre construcções publicas.

Art. 11. Nas estações especialmente indicadas pelo Governo serão collocados em reserva vehiculos de tracção electrica.

No caso de interrupção do trafego pela electricidade, deverá logo ser o serviço garantido por meio da tracção a vapor, se-

gundo um horario limitado auctorisado préviamente pelo Governo. As prescripções especiaes relativas á tracção electrica ficam em vigor, para o que não forem applicaveis as disposições geraes.

Art. 12. Nas linhas de menor importancia, poder-se-á com o consentimento do Governo, fazer manobrar á distancia o fechamento das cancellas nas passagens de nivel. O fechamento de passagens privadas e de caminhos poderá ser feito pelos interessados proprios e sob sua responsabilidade, e nas passagens pouco frequentadas bastará pôr uma taboleta. No ultimo caso, a velocidade dos trens, quando atravessarem essas passagens não poderá exceder 35 kilometros por hora.

Nas linhas de menor importancia, a abrigação de separar por uma cerca a linha dos terrenos visinhos nos percursos de linha particular poderá ser supprimida, excepto em localidades onde se possa encontrar gado, onde fôr o trafego consideravel, ou que se tema um outro perigo qualquer.

Art. 13. As prescripções relativas á ordem, á segurança e á regularidade do trafego das estradas de ferro de 31 de Outubro de 1873 serão igualmente applicaveis á tracção electrica, no que não fôr contrario ás disposições precedentes e á sua applicação,

Art. 14. As prescripções que precedem relativamente á tracção electrica, poderão tornar-se extensivas, no que forem applicaveis, ás estradas de ferro que adoptarem, com o consentimento do Governo, um modo de tracção semelhante á tracção eletrica.

REGULAMENTO PARA AS ESTRADAS DE FERRO EM EXPLORAÇÃO ECONOMICA

APPROVADO POR DECRETO N. 143 DE 22 DE MARÇO DE 1900

Segundo supplemento ao regulamento de policia das estradas de ferro de 31 de Outubro de 1873

Art. 1.º Para as linhas de trafego reduzido em relação ás quaes as Companhias das rêdes do Mediterraneo, do Adriatico e da Sicilia julguera poder assumir a responsabilidade de adoptar um regimen de trafego mais economico, poderá o Governo real conceder-lhes, mediante pedido, e por decreto real, depois de parecer da junta superior das estradas de ferro e do Conselho de Estado, todas ou parte das facilidades enumeradas como segue.

Essas facilidades poderão ser tambem concedidas da mesma maneira e nas mesmas condições a outros concessionarios de linhas já concedidas ou a conceder á industria privada.

Art. 2. A inspecção da linha pelo pessoal de vigilancia poderá só ter logar uma vez por dia, na hora que parecer mais propria para isso, tendo em vista as exigencias do trafego. Esse pessoal poderá ser auctorizado a habitar fóra da séde da estrada de ferro.

Art. 3. O fechamento das passagens de nivel por meio de cancellas manobradas á distancia poderá igualmente ser auctorizado nos pontos que não apresentarem perigo, segundo o parecer dos funcionarios technicos governamentais; do mesmo modo se permittirá o estabelecimento de passagens particulares e passagens para pedestres, fechadas e manobradas pelos interessados sob sua responsabilidade pessoal, ou mesmo a simples collocação de placa de aviso nas passagens pouco frequentadas, limitando neste caso a velocidade a 35 kilometros por hora, no maximo.

Art. 4. O pessoal de vigilancia da linha será exonerado da obrigação de manter entre os trens a distancia prescripta pelo artigo 29 do regulamento de 31 de Outubro de 1873, quando sua marcha fôr regulada pelo systema do *bloc* ou bastão (*staff*).

Art. 5. Para os trens cuja velocidade não for superior a 40 kilometros por hora, não será preciso ter em conta a obrigação de collocar um vagão entre os carros de passageiros e a locomotiva.

Art. 6. O trem poderá ser servido por um só agente, abstracção feita do pessoal da locomotiva, quando o uso dos freios não exigir um numero superior.

Quando o typo e o numero dos carros de passageiros o permittirem, o pessoal do trem poderá ser encarregado da venda de bilhetes, com tanto que não soffra o serviço dos freios.

Art. 7. Os vehiculos automotores poderão ser dirigidos por um só empregado, o qual entretanto não deverá ter outra funcção sinão a de conduzir o trem.

São applicaveis de uma maneira geral, para a conducção dos vehiculos automotores, as disposições contidas no 1.º supplemento ao regulamento de 31 de Outubro de 1873, approved por decreto real de 8 de Janeiro de 1899.

Art. 8. A conducção dos trens poderá ser confiada sobre cada linha ou tronco de linha, a um só empregado, residindo em uma estação determinada de conformidade com as regras que deverão ser approvadas por decreto do ministro das Obras Publicas.

Esse empregado deverá pertencer ao pessoal profissional.

Art. 9. Salvo as prescripções do art. 31 da convenção relativa ao trafego das redes do Adriatico e do Mediterraneo, o serviço poderá ser confiado a alguma pessoa que não faça parte do pessoal profissional.

Todavia o pessoal encarregado de preencher funcções que se relacionem com a segurança do trafego, e que não sejam de carreira, deverá ser tomado por contracto por espaço de tempo

determinado e possuir capacidade prévia e devidamente provada. Uma lista do pessoal contratado temporariamente, será communicada todos os semestres, com indicação do contracto e paga diaria, ao inspector real do districto, afim de que este se possa certificar, quando preciso, das habilitações do pessoal.

Art. 10. Para as linhas sobre as quaes a introdução de um serviço de vehiculos automotores augmentar de uma maneira sufficiente o numero de trens, a composição dos trens poderá ser limitada segundo a força do vehicno locomotor, conforme a disposição do § 2 do art. 271 da lei sobre construcções publicas.

Art. 11. O Ministro das Obras Publicas poderá egualmente permittir que trens leves sejam postos em circulação sobre as estradas de ferro não submettidas ao regimen economico.

Trens leves serão aquelles cuja composição não exceder a 16 eixos; elles poderão ser rebocados quer por uma locomotiva quer por um vehiculo automotor. Neste ultimo caso os eixos do vehiculo automotor serão incluídos no numero dos dezeseis eixos. A prescripção relativa ao vagão de segurança não se applicará aos trens leves.

Quando todos os carros forem munidos de um freio continuo automatico, a conducção da locomotiva ou do vehiculo automotor poderá ser confiada a um só machinista ou mechanico, com a condição de ser collocado um empregado na locomotiva ou no primeiro carro, donde possa facilmente alcançar o machinista ou mechanico, e que seja capaz de parar o trem, si fôr preciso.

No caso em que os trens forem providos de um freio continuo automatico, não será necessaria a presença de um guarda-freio na cauda do trem.

Art. 12. As facilidades de trafego ennumeradas nos artigos precedentes não exoneram de modo algum as Campanhias da responsabilidade que lhes é imposta pela lei e regulamentos em vigor, e pelos actos de concessão.

Art. 13. Não concederá o Governo parcialmente ou inteiramente, as ditas facilidades, si não tiver sido estipulada por accôrdo uma redução de tarifas que represente um justo equivalente das economias que será permittido esperar da redução das despesas de trafego. A junta superior das estradas de ferro e o Conselho de Estado serão egualmente ouvidos a respeito desses accordos.

Art. 14. Por motivos graves de interesse publico, as facilidades concedidas poderão, em qualquer tempo, ser retiradas no todo ou em parte, por decreto real, ouvidos a junta superior das estradas de ferro e o Conselho de Estado.

Si essas facilidades fôrem retiradas por inteiro, as administrações das estradas de ferro poderão exigir o restabelecimento

das taxas que vigoravam antes da sua concessão ; si o forem em parte sómente, as companhias terão o direito de pedir que a redução effectuada seja para o futuro proporcionada á economia mais fraca das despesas de trafego.

LEI RELATIVA Á EXPLORAÇÃO ECONOMICA
DAS LINHAS E TRECHOS DE LINHAS COM CARACTER
DE SEREM DE INTERESSE LOCAL

DE 9 DE JUNHO DE 1901

Art. 1.º O governo é auctorizado a se entender com as Companhias que exploram as rêdes do Mediterraneo, do Adriatico e da Sicilia, para adoptar até 30 de Junho de 1904, a titulo de ensaio, successivamente, a exploração economica nas linhas e trechos de linhas que tenham caracter de interesse local, fazendo parte de ditas rêdes, e que não accussem em média uma receita annual kilometrica superior a 10.000 liras.

Esta limitação quanto ás receitas não se applicará ás linha e trechos de linhas de tracção electrica.

A introdução do regimen economico será auctorizada por decreto real, sobre proposta do Ministro das Obras publicas, de accôrdo com os Ministros das Finanças, do Thesouro, da Agricultura, da Industria e do Commercio, e da Guerra.

Art. 2.º As condições geraes e technicas, segundo as quaes deverá ser effectuada a exploração economica das linhas e trechos de linhas de que se tracta, serão determinadas por decreto do ministro das Obras Publicas, ouvido o conselho superior das estradas de ferro.

Este decreto fixará o typo do material rodante, a velocidade commercial maxima e minima e a composição dos trens, tendo em conta as condições em que se achar a estrada de ferro ; estabelecerá tambem as prescripções apropriadas para conciliar a segurança do trafego com uma economia racional, notadamente no que diz respeito ao numero e attribuições do pessoal, á composição e circulação dos trens.

O mesmo decreto poderá auctorizar, com reservas, o emprego do telephono em lugar do telegrapho, para a transmissão das communicações necessarias á segurança e á regularidade do trafego. O telephono deverá ser tambem installado nas pequenas estações abertas ao serviço de mercadorias.

O numero dos trens de viajantes sobre as linhas ou trechos de linha em trafego economico será superior de um trem, pelo menos, em cada sentido, ao que a Companhia é obrigada a pôr em movimento, segundo as convenções em vigor.

Si, findo um anno de experiencia, as receitas produzidas pelo transporte dos viajantes, das bagagens, dos cães, dos velocipedes, artigos de encomendas e objectos da valor, não accusarem um augmento sufficiente para compensar a redução de receita occasionada, pelo abaixamento das tarifas, a Companhia poderá, com auctorização do Governo, supprimir os trens que tiverem sido augmentados.

Art. 3.º Em todos os casos em que fôr introduzida a exploração economica, no sentido do art. 1.º acima, os direitos de sello de 5 e 50 centesimos estabelecidos pelos arts. 20 (5) e 66, ultimo paragrapho, do decreto real de 4 de Julho de 1890 n. 414, serão substituidos por uma taxa proporcional ao preço dos bilhetes de viajantes e dos transportes das mercadorias. Essa taxa será de 1 1/2 %, para os transportes em grande velocidade e de 1/2 %, para os de pequena velocidade.

Art. 4.º Por decreto real, a que se refere o art. 1.º, poderá o Governo, tendo em conta as condições especiaes de cada linha ou trecho de linha em trafego economico, reduzir até 2 % o imposto cobrado sobre os transportes em grande velocidade, de accôrdo com as leis n. 542 de 6 de Abril de 1865, e n. 1945 de 14 de Junho de 1874.

As taxas adicionaes destinadas a alimentar as caixas de pensão e de soccorros do pessoal das estradas de ferro, serão fixadas para as linhas ou trechos de linhas em trafego economico, em 50 centesimos por cem liras de receita.

Art. 5.º Em lugar das tarifas geraes e especiaes approvadas pela lei n. 3048 de 27 de 1885, serão adoptadas para as linhas e trechos de linhas em que se applicar a exploração economica estabelecida pela presente lei, tarifas simplificadas e reduzidas, no sentido do artigo 416 do codigo de commercio, estabelecidas para cada linha, segundo as necessidades do tratego especial a que servir.

A redução das tarifas poderá alcançar:

30 % em média, das unidades de taxa, para as linhas cujo producto kilometrico for superior a 7500 liras;

35 % em média, das unidades de taxa, para as linhas cujo producto kilometrico fôr de 5000 a 7500 liras;

40 % em média, das unidades de taxa, para as linhas cujo producto kilometrico não fôr superior a 5000 liras.

Art. 6.º Para os serviços suburbanos e local, bem como para os instituidos com o fim de satisfazer ás necessidades especiaes da agricultura e da industria, ou facilitar o transporte dos operarios das usinas e do campo, poderá o Governo auctorizar sobre as linhas ou trechos de linhas não submettidos ao regimen economico, a circulação dos trens economicos, como supplementos aos trens ordinarios, ou em substituição de alguns destes, nas condições da presente lei, e medeante as reduções de taxas e tarifas previstas nos artigos 3, 4 e 5 acima.

Art. 7.º De accôrdo com as Companhias do Mediterraneo, do Adriatico e da Sicilia, terá o Governo o direito de substituir, para as estradas de ferro que continuarem a ser exploradas por conta do Estado em regimen normal, as taxas fixas de sello actualmente cobradas pelas taxas additionaes proporcionaes, a que se refere o artigo 3.º da presente lei, essas taxas additionaes serão egualmente de $1\frac{1}{2}\%$ para os transportes em grande velocidade, e de $1/2\%$ para os de pequena velocidade.

Art. 8.º O Governo poderá tornar extensiva, no todo ou em parte, as disposições da presente lei, ás outras estradas de ferro exploradas pela industria privada; neste caso serão celebrados accordos especiaes para o fim de impedir que as receitas que entram para o Thesouro não desçam a importancia inferior á que é actualmente obtida pelos direitos de sello e imposto sobre os transportes, e que as linhas em questão não entrem em concorrencia com as do Estado.

CAPITULO OITAVO

LEGISLAÇÃO SUÍSSA (1)

LEI FEDERAL DE 23 DE DEZEMBRO DE 1872

RELATIVA AO ESTABELECIMENTO E TRAFEGO DAS ESTRADAS DE FERRO NO TERRITORIO DA CONFEDERAÇÃO SUÍSSA

Concessões

Art. 1.º Para construir e explorar estradas de ferro no territorio suíço, será preciso em cada caso particular, obter concessão do Estado.

O direito de fazer essas concessões e de renovar as que, até a presente data, tiverem sido concedidas pelos cantões, passa desde agora para a competencia federal. Entretanto, os Cantões interessados tomarão parte nas negociações preparatorias.

Art. 2.º Os pedidos de concessões acompanhados das peças justificativas serão transmittidos ao Conselho que immediatamente dará conhecimento delles aos Governos dos Cantões, cujo territorio tenha de ser occupado para o estabelecimento da estrada de ferro projectada. Esses governos designarão os seus representantes para as negociações a entabolar, sobre a presidencia de uma delegação do Conselho Federal, com os pretendentes á concessão.

Egualmente, no caso de ligação com estradas de ferro estrangeiras, o Conselho tomará os pareceres dos cantões limitrophes sobre as condições dos contractos a celebrar, principalmente em relação aos interesses das localidades limitrophes.

Art. 3.º De um modo geral procurará a confederação desenvolver e augmentar as vias de comunicação; ella se esfor-

(1) Veja no 1.º volume o capitulo referente á Suíssa.

çará particularmente para auxiliar o mais possível as tendências que se manifestarem no Leste, no Centro e no Oeste dos Alpes suíços, para melhorar as junções com a Itália e o Mediterraneo, sem todavia permittir uma exclusão qualquer em prejuizo de uma ou de outra empresa.

A assembléa federal poderá prohibir toda concessão de estradas de ferro que attentar contra os interesses militares da Confederação.

Art. 4.º A assembléa federal poderá fazer uma concessão, mesmo que a isso se opponha um Cantão qualquer. Ella decidirá, depois de maduro exame, sobre os pontos litigiosos e todos os factos a elles referentes.

Sendo feita a concessão, o proprio cantão que se tiver opposto a ella poderá encarregar-se da construcção e do trafego da estrada de ferro sobre o seu territorio, observando a este respeito as disposições da concessão.

Clausulas das concessões e posição legal dos concessionarios

Art. 5.º As concessões serão feitas por tempo determinado.

Art. 6.º As novas concessões não poderão crear nenhum direito de exclusão e prioridade em relação ás estradas de ferro a construir mais tarde.

Quanto ás concessões já feitas, a confederação conserva a posição legal que assumiu por occasião de approvar essas concessões, relativamente aos direitos de exclusão e prioridade concedidos pelos cantões.

Transferindo a presente lei para a confederação os direitos de soberania dos cantões, as suas disposições servem ainda de regra para as concessões feitas, até ao presente, pelos cantões.

Art. 7.º Serão submettidos á approvação do Conselho federal e não poderão ser modificados sem seu consentimento, os estatutos das Companhias de estradas de ferro. (1)

O conselho federal approvará esses estatutos, depois de ouvir a respeito os pareceres dos governos cantonaes.

Art. 8.º A séde da sociedade será determinada em cada uma das concessões.

Não obstante, terão as mesmas de escolher domicilio em cada um dos cantões cujo territorio occuparem, afim de que possam nelles ser accionadas pelos respectivos habitantes.

O fóro para as acções reaes será o do lugar em que se achar o objecto situado, respeitadas as disposições a estabelecer pela Confederação sobre hypothecas das estradas de ferro.

(2) Veja leis federaes de 28 de Junho de 1895 e 28 de Junho de 1889.

Art. 9.º (1) Os funcionarios e empregados deverão ter livre pelo menos um domingo, sobre tres.

Em relação aos funcionarios e empregados cuja substituição nos domingos é sujeita a difficuldades, ou não se poder fazer no interesse da segurança do trafego, poderão as administrações das estradas de ferro, com approvação do conselho federal, decidir que o domingo livre seja substituido por um dia util.

Poderá tambem fazer-se a mesma troca, excepcionalmente, para outros funcionarios e empregados, mediante pedido deste a seus superiores.

Estas serão tambem applicaveis a outras empresas de transporte concedidas pela Confederação ou por ella exploradas (barcos a vapor, correios etc.)

Art. 10. Nenhuma concessão em seu conjuncto, nenhum direito, nem obrigação decorrente de uma concessão poderá ser transmittida a terceiro sob forma qualquer, sem auctorização formal da Confederação.

A respeito dessa transferencia tomará préviamente o Conselho federal o parecer dos governos interessados, decidindo em seguida a assembléa federal, depois de maduro exame dos pontos a elles referentes.

Art. 11. Uma lei federal (2) determinará as disposições relativas á constituição e á realização das hypothecas permittidas sobre as estradas de ferro, e bem assim ao processo a seguir em caso de insolvabilidade.

Art. 12. A legislação federal sobre desappropriação por utilidade publica applicar-se-a a todas as estradas de ferro concedidas pela Confederação. (3)

Art. 13. Em todas as concessões será fixado um praso improrogavel, dentro do qual deverá o concessionario começar os trabalhos no terreno e fornecer uma justificação financeira sufficiente para assegurar a continuação da empresa. Expirando o praso sem que essas duas condições estejam preenchidas, a concessão será considerada nulla e como si não tivesse sido feita.

Ouvida a Companhia, fixará o Conselho federal os prazos necessarios para execução dos trabalhos subsequentes, podendo exigir, quando julgar conveniente, uma caução como garantia da observação desses prazos.

Cada concessão fixará egualmente o praso para conclusão da via permanente.

(1) Veja lei complementær de 14 de Fevereiro de 1878 e sobre a duração do trabalho etc., de 27 de Julho de 1890.

2) Lei federal de 24 de Junho de 1874 relativa ás hypothecas ou estradas de ferro e liquidação forçada das empresas.

Ver tambem Lei federal de 10 de Dezembro de 1878 sobre garantias das caixas dos empregados, etc., e de 22 de Julho de 1880 sobre garantias das indemnisações resultantes do serviço das estradas de ferro.

3) Leis federaes de 1.º de Maio de 1850 e de 18 de Junho de 1857.

Si esse praso não fôr cumprido, e a assembléa federal não quizer prorogal-o, os trabalhos executados serão vendidos em adjudicação publica, por conta da companhia.

Art. 14. O plano das obras no seu conjunto e nas particularidades será submettido á approvação do Conselho federal.

Esta disposição se applica em particular ao traçado da linha, ás estações e dependencias, e egualmente a todas as obras de construcção de uma certa importancia, incluidos os edificios e dependencias da linha.

A sociedade deverá apresentar os planos sempre antes de começar as respectivas obras.

Qualquer modificação que se pretenda fazer nessas obras deverá ser préviamente approvada como os proprios planos.

O Conselho federal fornecerá aos governos dos cantões, e por seu intermedio ás auctoridades locaes, a occasião de defender seus interesses relativamente ao traçado, aos cruzamentos com as estradas ordinarias, á situação das estações e das estradas ordinarias que nellas terminarem etc.

O Conselho federal resguardará o melhor possível, a esse respeito, os interesses militares da Confederação.

Si, posteriormente, a segurança do publico e as novas necessidades do trafego, ou os interesses da defesa do paiz tornarem necessarios o estabelecimento de uma segunda linha, a abertura de novas estações, o augmento das estações existentes ou qualquer melhoramento deste genero, o Conselho federal, depois de ter feito examinar a questão por peritos, intimará a Companhia a executar esses trabalhos. Julgando a Companhia que essa pretensão não se justifica, poderá dirigir-se á assembléa federal que, depois de tomar conhecimento de todos os factos referentes ao litigio, se pronunciará em seguida.

Si, entretanto, considerar o Conselho federal que taes trabalhos e obras são urgentes no interesse da defesa do paiz, poderá ordenar a sua execução immediata. Si as ordens do Conselho federal exorbitarem das suas obrigações resultantes da lei e das concessões, as companhias serão indemnizadas pela Confederação, tendo em conta as vantagens que tirarem das novas disposições. Em caso de desaccórdo sobre a importancia da indemnização será esta fixada pelo tribunal federal.

De resto, tem a Companhia o direito de augmentar, de sua propria deliberação, o numero dos trilhos nas suas linhas, quando julgar necessario, respeitadas, todavia, as disposições do artigo 30.

Art. 15. A Companhia não poderá reclamar indemnização por prejuizo causado á sua propriedade, si depois da construcção da estrada de ferro estabelecer o Estado, ou as communes, estradas ordinarias, caminhos, conductores de agua ou de gaz, devendo cruzar a estrada de ferro; além disso, supportará ella só todas as despesas resultantes de novas casas de guarda, do augmento

do numero dos guardas e de qualquer outra medida tomada para proteger a via ferrea e seu trafego.

Si, depois da construcção da estrada de ferro, os particulares reclamarem o estabelecimento de conductores gaz ou de agua, de transmissões etc., devendo cruzar a linha e si houver contestação, o Conselho federal decidirá sobre o principio da contestação, e o tribunal federal sobre a indemnização a pagar eventualmente.

Si estas obras necessitarem de reparações, não poderão estas ser executadas sinão sob a direcção dos engenheiros da estrada de ferro, para o que attingir a esta. A administração da estrada de ferro satisfará no menor praso possivel os pedidos que lhe forem feitos nesse sentido.

Art. 16. Durante a construcção a Companhia tomará todas as medidas necessarias para que a circulação não seja interrompida sobre as estradas ordinarias e outras vias de comunicação existentes, nem sejam damnificadas as obras de terra e edificios; os estragos inevitaveis serão pagos pela Companhia.

Sempre e onde o exigir a segurança publica fará a Companhia o fechamento da linha de modo sufficiente, para afastar todo perigo, e o conservará constantemente em bom estado, sendo tudo á sua custa. De um modo geral, a Companhia tomará á sua custa, todas as medidas que, actualmente, ou mais tarde, forem julgadas necessarias para a segurança publica.

Art. 17. Antes da entrega ao trafego, a estrada de ferro será inspecionada em todas as suas partes por peritos designados pelo Conselho federal, e será submettida á prova nos pontos em que pareça isso conveniente. Os cantões poderão fazer-se representar nessa inspecção e nessa prova. Não poderá começar o trafego sem auctorização formal do Conselho federal, dada á vista do relatorio dos peritos.

As despesas dessa inspecção ficarão a cargo da Companhia de estrada de ferro.

Art. 18. Depois da conclusão da linha, a Companhia fará levantar, á sua custa, uma planta cadastral, e de limites completos, com a descripção exacta de todas as construcções e um inventario do material de trafego, remettendo uma copia ao Conselho federal.

Ella remetter-lhe-á egualmente uma conta de todas as despesas, quer do estabelecimentp da linha quer das construcções feitas para o trafego da mesma.

Si forem executadas mais tarde obras de construcção que não sejam exclusivamente destinadas á conservação da linha, ou si fôr augmentado o material do trafego, as contas das respectivas despesas deverão tambem ser entregues ao Conselho federal.

O Conselho federal determinará a forma segundo a qual deverão essas contas ser estabelecidas.

Art. 19. As administrações das estradas de ferro terão, para com a Confederação, a obrigação de transportar gratuitamente as cartas e pacotes, cuja expedição está reservada á administração dos Correios. Pelos outros despachos de encomendas, a administração postal pagará sobre a base da tarifa geral de grande velocidade, calculando o peso total das remessas por um mez, e tendo entretanto em conta as despesas (*prestations, Leistungen*) mais fracas, occasionadas ás Companhias por esses transportes.

No caso de não accordarem amigavelmente a respeito, a Confederação e as Companhias, o tribunal federal decidirá. O conductor encarregado desse serviço será transportado gratuitamente.

As despesas de estabelecimento e conservação das repartições ambulantes, ficarão a charge da administração federal dos Correios; mas os administrações das estradas de ferro deverão transportal-os gratuitamente, bem como seus empregados e o pessoal encarregado da inspecção.

Ao Conselho federal é reservado cobrar pelo transporte regular periodico das pessoas, um direito de concessão annual de cincoenta francos, por cada raio de um kilometro em trafego, elevando-se o producto da conta do trafego a 4 %, deduzidas as sommas para diminuição de inventario e fundo de reserva. Quando esse producto assim calculado elevar-se a 5 %, o direito de concessão poderá ser elevado a 100 francos; quando fôr de 6 % e mais—a 200 francos.

Art. 20. Nas estações em que a administração dos Correios não tiver um local especial á sua disposição, o serviço postal poderá fazer-se, na sahida e chegada dos trens, no compartimento do recebedor ou em outros locaes convenientes que designarem as administrações das estradas de ferro, sem que a administração dos Correios deva pagar qualquer indemnização por isso.

A administração dos Correios terá igualmente o direito de estabelecer caixas para cartas em todas as estações e nos carros dos trens em que não houver correio ambulante.

Art. 21. Si em casos de força maior o trafego da estrada de ferro for momentaneamente interrompido, a administração será obrigada a tomar sem demora, pelos meios convenientes, as providencias necessarias para o restabelecimento do transporte periodico das pessoas e dos objectos do Correio, até que a circulação fique restabelecida na estrada de ferro. Entretanto, a pedido da estrada de ferro interessada, poderá o Conselho federal, segundo as circunstancias, permittir que essa administração cobre por esse serviço taxas mais elevadas que as previstas na concessão.

Art. 22. As estradas de ferro ficam sujeitas ás obrigações seguintes, sem direito a indemnização alguma:

a) permittir o estabelecimento de linhas telegraphicas ao longo da estrada e dos terrenos que della dependerem.

b) fazer fiscalizar e dirigir por seus engenheiros os trabalhos de primeiro estabelecimento e grandes reparações telegraphicas.

c) empregar o pessoal da estrada de ferro na fiscalização do telegrapho, e pequenas reparações, incluindo o deslocamento e substituição de postes, para o que a administração dos telegraphos fornecerá o material necessario.

d) expedir pelos telegraphos da estrada de ferro os despachos officiaes da administração federal das estradas de ferro, dos correios e dos telegraphos.

Art. 23. Todas as administrações das estradas de ferro poderão estabelecer á sua custa, ao longo da estrada de ferro e exclusivamente para seu uso, um fio telegraphico, ou mesmo dous fios si o exigirem as necessidades, e bem assim os apparatus telegraphicos necessarios nas diversas estações.

Quando a administração dos telegraphos estabelecer uma linha ao longo da estrada de ferro, ella poderá ligar seu fio telegraphico ao fio principal dessa linha.

Por sua vez, si a administração dos telegraphos quizer installar um apparatus em uma estação, para o serviço publico, poderá exigir que lhe seja dado gratuitamente o local necessario para esse fim.

Art. 24. As auctoridades federaes terão o direito de exigir para as necessidades da defesa do paiz, as estradas de ferro e todo o seu material de trafego, podendo dispôr delles como julgar conveniente.

Neste caso, a confederação indemnizará ás companhias de estradas de ferro, segundo as circumstancias. O tribunal Federal decidirá, em caso de desaccordo, sobre a importancia da indemnização.

A organização militar fixará as disposições superiores relativamente á chamada do pessoal das estradas de ferro para o serviço militar, e de sua isenção deste serviço.

Art. 25. A' ordem das auctoridades militares competentes, todas as administrações de estradas de ferro são obrigadas a transportar, sem interrupção, em todos os trens previstos nos horarios e nos trens extraordinarios, pela metade da taxa fixada na tarifa, os militares, e seus empregados, e cavallos, em serviço federal ou cantonal, e bem assim o material destinado ao uso da administração militar.

Em compensação, não poderá a confederação exigir o transporte de corpos inteiros de tropas e de material de guerra, nos trens expressos regulares.

A confederação supportará as despesas ocasionadas pelas medidas extraordinarias de segurança que fôrem tomadas para o transporte de polvora e munições, e responderá por todos os danos que esses objectes possam causar, excepto no caso de

falta por parte da administração da estrada de ferro ou de seus empregados.

Art. 26. Todas as companhias são obrigadas a transmittir annualmente ao Conselho federal, e aos governos cantonaes respectivos, um relatorio annual de sua administração, um resumo das contas annuaes, e um extracto das actas das deliberações de sua assembléa geral durante o anno.

Elle deverá entregar á repartição que designar o Conselho federal os dados estatisticos necessarios para elaboração de uma estatistica uniforme das estradas de ferro.

Art. 27. Em cada concessão serão fixados não só o praso depois do qual a confederação, ou os cantões, si ella não fizer uso deste direito, poderá resgatar a estrada de ferro com todo o seu material, mediante indemnização, mas tambem as condições em que esse resgate se poderá fazer.

Art. 28. Si, depois de entregue a linha á circulação, a Companhia não preencher as obrigações que lhe incumbem em virtude da concessão e das prescrições legaes, sobre o estabelecimento e trafego das estradas de ferro, o Conselho federal a intimará a cumpril-as. Si ella não obedecer á intimação, o Conselho federal deverá propor á assembléa federal que fixe um ultimo praso. No intervallo desse paaso, elle poderá tomar as medidas necessarias para que o trafego não seja interrompido, e que sejam salvaguardados os interesses de terceiros. Si o praso fixado pela Assembléa federal não for observado, esta decretará a annullação da concessão, e a via ferrea, com todo o seu material e accessorios será vendida em hasta publica, por conta da Companhia.

Disposições relativas á unidade da construcção e do trafego da réde ferroviaria suíssa

Art. 29. A Confederação decretará as medidas necessarias para assegurar a unidade nas estradas de ferro suíssas, no ponto de vista tecnico.

Procurar-se-á adoptar um modelo uniforme de carros (modelo americano) para o transporte de viajantes. O Conselho federal fica auctorizado a tomar as medidas precisas para que esta uniformidade se realize pouco a pouco.

Os trens nocturnos poderão compor-se do material chamado francez.

Os carros de viajantes, de todas as classes, deverão ser illuminados durante as horas da noite, convenientemente aquecidos no inverno, e dispostos da maneira que se fique nelles ao abrigo dos raios do sol. Em todos os trens de viajantes serão, além disso, estabelecidos compartimentos *reservados* (latrinas).

Deverão ser tomadas disposições para que o gado a transportar possa ser convenientemente guardado.

Poderão ser auctorizadas modificações das disposições acima, quanto á bitola da linha, á construcção de carros etc, para as estradas de ferro regionaes e para as estradas de ferro de montanha.

Art. 30. As administrações das estradas de ferro são obrigadas a se auxiliarem, quer no ponto de vista tecnico quer no do trafego, para o estabelecimento das junções das linhas de outras Companhias suissas com as suas, segundo um modo conveniente, sem taxa adicional nem direito de reexpedição, nem onus para o transitio.

O conselho federal decidirá sobre as divergencias que se levantarem á respeito.

Si essa junção acarretar o uso commum de estações e de troncos existentes, será paga uma indemnização, cuja importancia será fixada pelo tribunal federal, si as partes não entrarem em accôrdo.

O conselho federal resolverá egualmente as questões que se levantarem entre as administrações de estradas de ferro e as empresas de barcos a vapor que tiverem sido objecto de uma concessão.

Art. 31. Tanto quanto possivel as estradas de ferro suissas deverão ser administradas segundo os mesmos principios.

Ouvidas as administrações de estradas de ferro, fixará o Conselho federal, por meio de regulamento, o modo como se deverá proceder uniformemente em todas as estradas de ferro suissas, tendo em vista a segurança do serviço.

A confederação providenciará para que as administrações de estradas de ferro conservem suas linhas e respectivo material, afim de proporcionarem plena segurança ao publico, e que o seu material rodante seja sufficiente para as necessidades do serviço.

Quanto a este ultimo ponto, estabelecerá o Conselho federal regras precisas que, tendo por base o movimento de passageiros e mercadorias sobre cada estrada de ferro, fixarão o minimo do material de trafego que cada administração deverá fornecer.

Exigirá egualmente a confederação que as administrações das estradas de ferro tomem as medidas necessarias para que a circulação nas estradas ordinarias e caminhos publicos não fique comprometida pelo serviço das manobras nas estações.

A legislação federal estabelecerá as disposições precisas para assegurar a integridade das vias ferreas e a segurança dos transportes, e reprimir as contravenções aos regulamentos de policia(1). Essas disposições regularão egualmente o modo de proceder que deverá ser seguido naquelles casos.

Art. 32. A policia interior das estradas de ferro pertence em primeiro logar ás companhias; mas a policia cantonal conservará

(1) Lei federal sobre a policia das estradas de ferro, de 18 de Fevereiro de 1878.

a este respeito todas as attribuições que digam com o exercicio de seu direito de vigilancia.

As disposições especiaes sobre a policia das estradas de ferro serão introduzidas nos regulamentos que elaborarem as respectivas companhias e que serão submettidos á approvação do Conselho federal.

Art. 33. Os horarios, e bem assim qualquer modificação nas disposições de partida e chegada dos trens, serão levados ao conhecimento do departamento federal dos Correios e dos governos cantonaes, com antecedencia de 14 dias pelo menos da entrada em vigor, antes da qual deverão ser publicados.

As administrações das estradas de ferro serão obrigadas a satisfazer ás exigencias das correspondencias directas, organizando os trens de viajantes exigidos pela coincidencia dos horarios e com a rapidez desejada, e a expedição directa dos viajantes e das mercadorias, auctorizando, medeante as taxas usuaes, a passagem dos vagões de mercadorias e de gado de uma linha sobre outra.

O Conselho federal decidirá sobre as divergencias a respeito.

No caso em que o interesse das correspondencias directas exija de uma administração de estrada de ferro certas despesas que equitativamente não deveriam ser levados a sua conta, e no caso de não se chegar a accôrdo sobre as mesmas, resolverá o Tribunal Federal.

Neste caso decidirá o Tribunal Federal si o excedente das despesas deverá ser supportado tambem por terceiros, e de que modo.

Art. 34. O Conselho federal providenciará para que os horarios sejam estrictamente observados. No caso de atrazo resultante de falta da Companhia, elle poderá proceder contra esta ultima, por meio de multas que poderão elevar-se até 1000 frs., em caso de reincidencia.

Art. 35. A confederação exercerá fiscalização sobre as tarifas. (1)

Esta terá o direito de tomar conhecimento de todas as peças e contractos a ella relativos, celebrados pelas administrações de estradas de ferro. Nesta fiscalização ella se baseará principalmente nas prescripções seguintes :

1. As tarifas não excederão os limites determinados nas concessões.

2. Nenhuma taxa não prevista nas concessões poderá ser cobrada por serviços a cargo das companhias, em virtude de suas concessões, si não tiver formalmente approvada pelo governo federal e levada ao conhecimento do publico pela administração da estrada de ferro.

3. Em toda parte e para todos serão as taxas calculadas de uma maneira uniforme.

(1) Direito de homologação de todas as tarifas e condições de transporte, em virtude da lei sobre transportes de 29 de Março de 1893.

As administrações não deverão conceder, sob fôrma qualquer, a nenhuma pessoa, vantagens que não concederem a outros, em circumstancias analogas.

4. As administrações de estradas de ferro annunciarão em tempo opportuno qualquer modificação geral e especial das tarifas, e bem assim qualquer abatimento ao funcionario designado para esse fim.

De iniciativa propria ou em virtude de reclamação de pessoas interessadas, poderá o Conselho federal, depois de ouvir a Companhia de estrada de ferro, exigir a suppressão ou modificação de tarifas differenciaes ou promessas de abatimento, que violarem o principio de egualdade estabelecido no § 3.º do presente artigo.

5. Qualquer modificação effectuada nas tarifas ou nos regulamentos de transportes será devidamente levada ao conhecimento do publico; em regra, serão as modificações de tarifas publicadas pelo menos quatorze (1) dias antes de entrarem em vigor.

Si a Companhia julgar conveniente abaixar as tarifas, essa redução será mantida durante tres mezes, pelo menos, para os viajantes, e um anno para as mercadorias.

6. Qualquer elevação de tarifas será publicada pelo menos tres mezes antes de entrar em vigor.

Quando uma Companhia pretender introduzir um novo systema de tarifas, no qual sejam combinados diminuições e augmentos de taxas, o Conselho federal poderá reduzir esses prazos.

Esses prazos não se applicarão aos trens de recreio, nem tão pouco aos favores excepcionaes, concedidos em circumstancias particulares.

O conselho federal providenciará para que a observação dos principios estabelecidos nos §§ 1 a 3 do presente artigo seja fiscalizada com cuidado na elaboração das tarifas e sua applicação.

Art. 36. O conselho federal tomará as medidas necessarias para que nas estradas de ferro suissas sejam adoptados, tanto quanto possivel, regulamentos uniformes para o trafego ou de transportes, os quaes deverão ser submettidos a sua approvação.

Si mais tarde fôr sentida a necessidade disso, o conselho federal, depois de ouvir as companhias de estradas de ferro, fará estabelecer um regulamento uniforme sobre os transportes, contendo certas disposições essenciaes sobre o minimo das vantagens que todas as companhias de Estradas de ferro deverão assegurar ao publico.

Art. 37. As empresas de estradas de ferro serão obrigadas, de transportar gratuitamente os empregados encarregados pela Confederação, de inspeccionar as linhas ferreas e o respectivo trafego.

Art. 38. A legislação federal prescreverá as disposições necessarias concernentes:

1.º A's questões de direito relativas ao transporte e expedição por via ferrea, e por outros instrumentos de transportes conce-

didos pela Confederação, ou por ella propria explorados (barcos a vapor, correios etc.) (1)

2.º As acções civis para indemnizações de prejuizos, as quaes possam ser movidas contra as administrações de estradas de ferro, em consequencia de accidentes sobrevindos durante a construcção ou no trafego, e que tenham causado morte ou lesões graves.

Emquanto não fôrem prescriptas essas disposições dos regulamentos ou das notas de expedição das Companhias, pelas quaes procurarem estas subtrahir-se no todo ou em parte á responsabilidade civil que lhes couber, serão submittidas á approvação do conselho federal, e deixarão de vigorar desde que esse conselho se negue a ratifical-as.

Competencia e disposições transitorias

Art. 39. A assembléa federal exercerá os direitos conferidos á Confederação pelos arts. 1, 3, 4, 10, 14 § 3 e 28 da presente lei. Para todos os outros pontos regularão as disposições dos respectivos artigos.

Todas as divergencias de direito privado, entre a confederação e uma Companhia de estrada de ferro, deverão ser submittidas ao tribunal federal.

Art. 40. As disposições da presente lei serão tambem applicadas por analogia ás estradas de ferro que estão ou fôrem estabelecidas e exploradas directamente pelos cantões.

Art. 41. Os direitos que se reservaram os cantões nas concessões até ao presente feitas, permanecem intactos, respeitadas as disposições do art. 6, quando não tenham sido transmittidos á Confederação pela presente lei, ou não se achem em opposição ás disposições acima.

LEI FEDERAL DE 18 DE FEVEREIRO DE 1878

RELATIVA Á POLICIA DAS ESTRADAS DE FERRO

Art. 1.º Salvo com permissão da administração da estrada de ferro, ou auctorização baseada em um direito privado, é prohibido a todos que não fôrem empregados na estrada, introduzirem-se, por outros logares que não os abertos ao publico, na linha da estrada de ferro em trafego ou em suas dependencias.

Não se applicará esta prohibição ao pessoal de inspecção encarregado da fiscalização das estradas de ferro e de seu tra-

(1) Lei federal de 29 de Março de 1893; veja tambem lei federal de 19 de Dezembro de 1874.

lei federal sobre responsabilidade etc., de 1.º de Junho de 1875.

fego, nem aos funcionarios da policia, dos tribunaes, da administração das portagens, dos Correios, dos telegraphos, da administração florestal, da do cadastro e das obras publicas, quando a entrada na estrada de ferro lhes fôr necessario para o exercicio de suas funcções. Estes deverão munir-se de uma carta de legitimação passada pela Directoria das companhias, a pedido da auctoridade superior de que dependerem, salvo si o caracter de seu emprego resultar de seu uniforme, de attribuições de seu serviço etc.

Art. 2.º E' prohibido circular a cavallo ou em carro, introduzir animaes ou deixal-os penetrar na linha ferrea e suas dependencias, não sendo estas abertas para este fim (pateos de estações, caes e plataformas de carregamento e descarga, passagens de nivel).

Os carros que conduzirem ou fôrem buscar passageiros nos trens deverão estacionar nos logares designados para esse fim, pela policia local.

Art. 3.º E' prohibido a pedestres, cavalleiros, carros e animaes atravessar a linha em passagens de nivel, por occasião de approximar-se o trem. Quando as cancellas tiverem guardas, essa prohibição demorará emquanto estiverem fechadas e que os empregados da estrada não as abrirem.

As cancellas das passagens de nivel, quer para carros quer para pedestres, concedidas a particulares, deverão em regra estar fechadas; ellas serão abertas e em seguida fechadas pelas pessoas que tiverem direito, fazendo uso da passagem, sob sua propria responsabilidade.

Dez minutos antes da chegada do trem, não será mais permitido passar qualquer rebanho.

Art. 4.º Os pedestres, cavalleiros, animaes e carros não deverão estacionar nas passagens de nivel mais do que o tempo necessario para atravessal-as.

Os vehiculos só deverão atravessar a linha a passo.

O gado, os vehiculos, os cavalleiros que chegarem perto de uma passagem, quando estiver fechada, deverão parar a uma distancia de pelo menos 10 metros para traz das cancellas.

As charruas, estorroadoras e outros objectos pesados, que possam damnificar a linha ou impedir a circulação, não poderão ser transportados passando por ella sinão em carros ou carretas.

Art. 5.º E' prohibido damnificar a linha ferrea ou suas dependencias (aterros, vallos, edificios, material de transporte, cercas, signaes, linhas telegraphicas, quadros de aviso, indicadores de declividades, postes kilometricos etc.), ou fazer nella qualquer mudança, impedir o escoamento das aguas, abrir de *motu proprio* as cancellas de serventia dos empregados da linha, atirar ou collocar pedras, paus etc. sobre a linha, imitar os signaes, dar falsos alarmas, manobrar sem direito as agulhas ou

discos, e em geral, commetter actos quaesquer susceptiveis de comprometter a circulação.

Art. 6.º Todo aquelle que nas estações ou nos trens, ou pelo que respeita ao transporte de viajantes, bagagens, animaes ou mercadorias, se tornar culpado de actos prohibidos pelos regulamentos ratificados pelo Conselho Federal e devidamente publicados, será multado quando não tiver attendido a aviso dos empregados da estrada de ferro, e egualmente, quando, não tendo as circumstancias permittido o aviso prévio, o contraventor deya pelo menos conhecer o character delictuoso do acto praticado.

Art. 7.º As infracções das disposições precedentes serão denunciadas á auctoridade policial ou judiciaria competente, em virtude do direito em vigôr no logar em que a infracção tiver sido commettida.

Quando o contraventor não puder dar justificação de um modo digno de fé, de sua pessoa, de seu estado e de seu domicilio, ou si não tiver domicilio fixo na Suíssa, será obrigado a dar mediante recibo, uma garantia sufficiente, que será transmittida com a denuncia. Não sendo dada essa garantia, o contraventor será conduzido á auctoridade policial da localidade mais proxima, a qual ouvirá a narração que constitue a denuncia.

Art. 8.º As contravenções ao artigo 5.º serão punidas com multa que poderá subir até 100 francos, e as dos outros de uma multa de 20 francos no maximo.

As multas que não puderem ser pagas serão convertidas em prisão, contando-se o dia á razão de 4 francos.

Art. 9.º As contravenções de policia enumeradas nos art. 1 a 6 prescreverão tres mezes depois de terem sido commettidos.

Art. 10. No caso em que um acto ou uma inobservancia passivel de multa em virtude dos arts. 1 a 6, constituir segundo o direito federal ou cantonal um delicto ou uma infracção de policia mais grave e especialmente, segundo o art. 67 do cõdigo penal federal de 4 de Fevereiro de 1853, um acto que por negligencia ou propositalmente exponha a grave perigo um trem de estrada de ferro, esta infracção dará logar a processo conforme a qualificação mais grave.

As reclamações civis pelos danos causados por contravenções de policia ficarão reservadas em todos os casos.

Art. 11. As auctoridades cantonaes julgarão a contravenção de accôrdo com as disposições penaes da presente lei; quanto ao processo, porém, á competencia, aos meios de direito, aos destinos das multas etc., ellas se conformarão com as prescripções cantonaes em vigor. Estas ultimas serão egualmente applicaveis no que se referir á perempção da pena.

Art. 12. Cada Companhia de estrada de ferro designará os empregados e funcionarios que terão o direito de exercer a

policia da linha, avisando disso o Governo Federal e os Governos cantonaes respectivos.

No que lhes der a presente lei attribuições de policia, serão elles, quanto ao seu character official, assimilados aos agentes da policia cantonal e como elles juramentados.

A policia cantonal conservará todas as attribuições referentes ao exercicio de seu direito de vigilancia.

Art. 13. As administrações das estradas de ferro são obrigadas a lembrar ao publico as disposições da presente lei e dos regulamentos que ella tiver, affixando as que forem especiaes a cada localidade, em logares convenientes (nos pateos das estações, salas de espera, nas passagens etc.), e a velar por que, no exercicio de snas funcções os agentes de policia das estradas de ferro, sejam portadores de um exemplar da lei.

Art. 14. Desde que entrar em vigor a presente lei, todas as disposições contrarias das leis e regulamentos cantonaes e regulamentos das administração de estradas de ferro estarão revogados.

Art. 15. Segundo as disposições da lei federal de 17 de Junho de 1874, relativa a votação popular sobre as leis e decretos federaes, fica o Conselho Federal encarregado de publicar c presente lei, e fixar a época em que ella entrará em vigor.

LEI FEDERAL DE 28 DE JUNHO DE 1895

RELATIVA AO DIREITO DE VOTO DOS ACCIONISTAS DAS COMPANHIAS DE ESTRADAS DE FERRO E Á PARTICIPAÇÃO DO ESTADO NA ADMINISTRAÇÃO DESTAS ULTIMAS

Art. 1.º Ficam submettidas ás disposições da presente lei as companhias por acções, tendo por objecto a construcção e exploração de vias ferreas que tenham uma extensão em trafego de 100 kilometros pelo menos.

E' auctorizado o Conselho Federal a submeter outras companhias de estradas de ferro a essas disposições. De suas decisões haverá recurso para a Assembléa federal.

Art. 2.º Só terão direito de voto na assembléa geral os accionistas cujas acções forem nominativas e inscriptas em seu nome, nos registros de acções da Companhia, desde a fundação da Companhia ou desde seis mezes antes, pelo menos.

Todo accionista que justificar que a acção lhe foi transmitida por successão ou legado, poderá fazer entrar em conta o tempo durante o qual o seu predecessor tiver tido a acção inscripta em seu nome.

A inscripção das acções no registro de acções far-se á á custa da Companhia.

Os representantes da Confederação e dos cantões, bem como os portadores de acções nominativas da Sociedade, terão o direito de, em qualquer tempo, tomar conhecimento do registro das acções.

Uma acção nominativa não poderá tornar-se uma acção ao portador.

Art. 3.º Todo accionista que tiver o direito de voto em virtude do art. 2.º poderá, á sua escolha, exercer este direito em pessoa na assembléa geral ou fazer representar-se nella por um outro accionista que tenha igualmente o direito de voto. A totalidade das acções possuidas por um só accionista não poderá ser representada sinão por uma só pessoa. E' prohibido emprestar ou tomar emprestadas acções para o fim do exercicio do direito de voto.

Art. 4.º O aviso prescripto pelo art. 641 do codigo federal das obrigações poderá tambem ser dado aos portadores de acções nominativas, por simples inserção nas folhas publicas destinadas ás publicações deste genero.

Art. 5.º O Conselho de administração será composto, para os quatro quintos pelo menos, de cidadãos suíços domiciliados effectivamente na Suíssa.

O conselho federal poderá auctorizar derogações a esta regra, em attenção ás relações internacionaes.

Art. 6.º Si a administração se compuzer de muitos membros, o Conselho federal terá o direito de nomear de um a quatro. Egualmente, todo cantão atravessado pelas linhas de uma Companhia terá o direito de nomear de um a quatro membros do Conselho de administração.

O numero total desses representantes cantonaes não poderá exceder o terço, nem o numero dos representantes da confederação e dos cantões poderá exceder os dous quintos do numero total dos administradores.

A repartição dos representantes dos cantões será proporcionada ao interesse de cada cantão na empresa. Em caso de contestação relativamente ao numero total ou á repartição desses representantes, resolverá o Conselho federal.

Serão respeitadas as disposições contidas nas concessões ou nos contractos, que concedem á confederação, aos cantões ou ás communas uma representação mais consideravel.

Os outros administradores serão nomeados pela assembléa geral dos accionistas.

Os administradores nomeados pelos poderes publicos terão os mesmos direitos e os mesmos deveres que os eleitos pela assembléa geral, sem todavia serem obrigados a ser accionistas.

Art. 7.º Si juntamente com o Conselho de administração houver um organ especial para a gestão da empresa, a sua nomeação pertencerá exclusivamente ao conselho de administração.

Os membros desses organs (directores, administradores) só terão voto consultivo nas sessões do Conselho de administração.

Art. 8. O Conselho federal poderá annullar as decisões da assembléa geral ou do Conselho de administração que lhe parecerem capazes de comprometter ou levar seriamente os interesses geraes importantes.

Para isso, as resoluções da assembléa geral serão levadas ao conhecimento do Conselho federal antes de entrar em execução. Do mesmo modo todas as decisões da administração e da direcção, cuja comunicação for pedida pelo Conselho federal deverão ser-lhe transmittidas immediatamente.

O conselho federal declarará no prazo maximo de um mez si se oppõe á decisão que lhe foi communicada.

As Companhias terão o direito de recorrer para a assembléa federal das decisões do conselho federal.

Art. 9. Sem auctorização do Conselho federal não poderão as Companhias confiar a estrangeiros cargos importantes, como o de director, chefe de trafego, chefe do serviço de tracção, engenheiro da linha, chefe de uma grande estação. Em qualquer tempo poderá o Conselho federal retirar a auctorização concedida.

Art. 10. O Conselho federal poderá exigir que os funcionarios ou empregados da Companhia que, no exercicio de suas funcções, derem logar a queixas fundadas, sejam chamados á ordem, puididos, ou mesmo demittidos em caso de necessidade.

Disposição penal

Art. 11. As contravenções aos artigos 2 e 3 da presente lei serão punidas com multas de 10000 francos no maximo. Em casos graves poderá ser accrescentada á multa uma pena de prisão de tres mezes no maximo.

A prescripção será regulada pelo codigo penal federal.

As contravenções serão submittidas á jurisdicção penal da Confederação.

Disposições transitorias

Art. 12. As Companhias de estradas de ferro serão obrigadas a pôr os seus estatutos em harmonia com as disposições da presente lei, dentro do prazo que o Conselho federal lhes fixar para esse fim.

Art. 13. Os accionistas que no prazo de sessenta (60) dias contados da entrada em vigor da presente lei, tiverem feito inscrever suas acções em seu nome nos registros da Companhia, adquirirão o direito de voto desde o momento em que se fizer a inscripção.

Disposições finais

Art. 14. As disposições do código federal das obrigações contrárias á presente lei não serão applicaveis ás Companhias de estradas de ferro de que se faz menção no artigo 1.º.

Sempre que uma lei federal ou os estatutos fizerem menção de uma parte do capital-acções, este será determinado pelo total das acções que tenham direito de voto.

LEI FEDERAL DE 27 DE MARÇO DE 1896

SOBRE A CONTABILIDADE DAS ESTRADAS DE FERRO

Disposições geraes

Art. 1.º A contabilidade de todas as estradas de ferro situadas na Suíssa fica sujeita ás prescripções da presente lei. Esta disposição é igualmente applicavel ás estradas de ferro situadas na Suíssa que pertençam á empresas estrangeiras ou que sejam por ellas exploradas, quando os tractados internacionaes não estabelecerem expressamente outras regras.

Salvo disposição contraria da presente lei, as regras do Código federal das obrigações, serão além disso applicaveis ás sociedades anonymas.

As disposições dos arts. 11 a 14 da presente lei não serão applicaveis ás linhas que pertençam a cantões ou a empresas estrangeiras.

Art. 2.º As contas e balanços serão estabelecidos segundo modelos uniformes e decretados pelo Conselho Federal; elles serão annualmente encerrados em 31 de Dezembro e submittidos ao exame (art. 15) e á approvação do Conselho Federal, dentro de um praso por elle fixado. Quando a empresa fór uma sociedade anonyma, isto se fará sempre antes da reunião da assembléa geral dos accionistas.

As novas empresas de estradas de ferro encerrarão e depositarão suas contas e balanços pela primeira vez no fim do anno em que começarem a trafegar trechos da linha ou a linha inteira.

O Conselho Federal terá entretanto, o direito de exigir que lhe sejam apresentadas contas desde o periodo da construcção.

Art. 3.º A pedido do Conselho Federal todas as empresas de estradas de ferro farão e apresentarão simultaneamente com as contas e balanços relativos á totalidade da rede, justificações distinctas relativamente ao lucro liquido e ás despesas de primeiro estabelecimentos das linhas que, segundo as concessões, possam ser resgatadas á parte.

Si todas as linhas de uma empresa formarem, em virtude dos concessões, um todo indivisível, ou si, em consequencia de accôrdo com as auctoridades federaes, linhas que segundo as concessões distinctas umas das outras, forem reunidas para fazer o objecto de uma só operação de resgate, a empresa não será mais obrigada a estabelecer separadamente para cada linha, contas relativas ao lucro liquido e ás despesas de primeiro estabelecimento; em tal caso, a justificação do lucro liquido e das despesas de primeiro estabelecimento, exigida pelas condições do resgate, será feita sómente para o conjuncto da rêde.

Si no praso fixado (art. 19) uma empresa de estradas de ferro deixar de apresentar contas distinctas, de conformidade com as concessões, o Conselho Federal poderá ordenar as medidas previstas nos arts. 18 e 19, e tractar, além disso, o conjuncto das linhas como formando um só todo indivisível em relação ao resgate. Em tal caso, o termo mais proximo para resgate é fixado em 1.º de Março de 1903, e a indemnização do resgate será egual a vinte e cinco vezes o lucro liquido médio dos dez annos que entrarem em linha de conta, ou ao capital de primeiro estabelecimento de toda a rêde; relativamente aos termos ulteriores do resgate e a fixação das indemnizações respectivas farão regra as disposições da concessão relativa a maior extensão de linha.

Conta de construcção

Art. 4.º A conta de construcção de uma empresa de estrada de ferro, poderá, respeitadas as disposições dos artigos 6 e 9, ser debitada de todas as despesas que o concessionario tiver feito para a construcção ou compra da liuha, ou para acquisição do material de trafego.

Em caso de acquisição convencional de uma linha pertencente a outra empresa, a importancia a levar ao balanço não poderá exceder o preço de compra, si este fôr inferior á avaliação anterior; si elle fôr superior a esta avaliação a importancia do balanço precedente não poderá ser excedida.

Serão addicionadas ás despesas de estabelecimento as de organização e administração, de seus juros, durante a construcção, realizadas para o estabelecimento e installação de uma linha. Os juros das acções serão levadas a beneficio desta disposição sómente no caso em que o pagamento delles tiver sido estipulado pelos estatutos ou por convenção. A taxa dos juros a cargo da conta de construcção não poderá exceder a dos juros dos capitães empregados no caso particular.

Para as linhas recentemente construidas as despesas de regularização e lastro das linhas, quanto ao excedente das despesas de conservação normal, serão levadas á conta de coustrucção durante os seis (6) primeiros mezes de trafego.

Art. 5.º Depois de aberta a linha ao tráfego, não poderão ser levadas á conta da construcção as sommas despendidas com installações supplementares ou novas ou com aquisição do material de tráfego, si d'ahi não tiver resultado para o tráfego um augmento ou melhoramento essencial das construcções e installações.

As despesas relativas ao melhoramento ou reforço de superstructura não poderão ser levadas a conta de construcção.

Para os trabalhos de aquisição a que se refere o presente artigo, as despesas de organização, de administração e de direcção technica poderão ser levadas á conta de construcção, sómente no caso em que a sua execução tenha occasionado despesas especiaes independentes do tráfego e da conservação da estrada de ferro.

Art. 6.º O valor das obras e installações fóra de uso ou desaparecidas, inscripto na conta de construcção, será deduzido.

As despesas de primeiro estabelecimento da superstructura não serão deduzidas da conta de construcção, em caso de renovação da mesma. Por outro lado não poderá a conta de construcção ser debitada das despesas feitas com a renovação da superstructura.

Art. 7. Para os transportes effectuados por uma empresa em suas linhas, para os fins da construcção das mesmas, a conta de construcção só poderá ser debitada do custo de transporte. As taxas a applicar a estes transportes serão fixadas em um regulamento especial que será submittido á approvação do conselho federal.

E' vedado levar á conta de construcção a importancia de beneficios provenientes de fornecimento do material ou de mão de obra, feito para construcções, por uma empresa em sua propria rêde.

Art. 8. Projectos e orçamentos de todos os trabalhos de estabelecimento e ultimação e melhoramentos, de todas as compras de material rodante, feitos depois da abertura do tráfego, serão submittidos ao conselho federal, antes de serem effectuados ditos trabalhos e compras.

Em caso de inobservancia desta disposição não poderá a conta de construcção ser debitada das despesas desta natureza.

Art. 9. Não serão levadas á conta de construcção as despesas e perdas, abaixo mencionadas.

a) as despesas de fundação, notavelmente as despesas feitas para obtenção das concessões, constituição da Sociedade e estudos e projectos preliminares;

b) despesas quaesquer de constituição e de cobrança de capital, e perdas quaesquer de circulação;

c) as subvenções ou contribuições fornecidas para outras estradas de ferro, bem como para estradas, pontes ou edificios estabelecidos fóra da empresa da estrada de ferro, ou que fiquem propriedade de terceiro, e isso tambem no caso em que a propria empresa de estrada de ferro execute á sua custa obras desta natureza;

d) as despesas de obras e installações feitas por conta de subvenções não reembolsaveis;

e) as despesas de organização e installação do tráfego;

f) todas as despesas não designadas neste artigo, e que, segundo as prescrições da presente lei, não forem admittidas na conta de construcção.

As subvenções não reembolsaveis recebidas por uma empresa não deverão figurar no seu balanço.

Conta de trafego. Fundo de renovação. Amortização

Art. 10. As contas das empresas de estradas de ferro abrangão todas as receitas e despesas relativas a um exercicio annual, mesmo que o respectivo pagamento não tenha ainda sido effectuado.

As despesas de conservação das obras e installações existentes serão feitas por conta das receitas correntes do trafego.

Os juros das dividas, as quotas para o fundo de renovação legalmente prescriptas, as quotas para outros fundos, prescriptas nos estatutos ou regulamentos, e bem assim as depreciações e amortizações prescriptas figurarão annualmente nas despesas da conta de lucros e perdas, ainda mesmo que as receitas do trafego não sejam sufficientes para cobri-las.

Art. 11. Será constituído um fundo de renovação para as construcções e installações a estragos importantes, como a superstructura, o material rodante, moveis e utensilios. Para as estradas de ferro electricas, funiculares, tramways etc., a constituição de um fundo de renovação deverá ter em vista os meios de tracção, e suas installações especiaes, empregadas em logar e em substituição das locomotivas

As entradas annuaes a realizar para esse fundo serão calculadas segundo as despesas do estabelecimento e aquisição, e a duração provavel de utilização dessas obras e objectos. Ellas serão levadas á conta de lucros e perdas, como despesas de trafego.

O fundo de renovação não será creditado de juros.

Em qualquer tempo deverá o fundo de renovação accusar o equivalente integral da perda soffrida materialmente por estragos ou outras causas, pelas obras e objectos mencionados no paragrapho primeiro do presente artigo. O total do fundo de renovação assim calculado será levado ao passivo do balanço. A respeito da differença entre a somma levada ao credito deste fundo e a somma coberta pelo passivo, proceder-se-á de conformidade com os artigos 13 e 14.

Art. 12. O conselho federal, depois de ouvir as administrações das estradas de ferro, determinará a importancia das entradas annuaes a realizar para o fundo de renovação. Essas quotas serão determinadas mais especialmente pelos estatutos ou regulamentos, de accordo com as ordens do conselho federal.

O fundo de renovação só poderá ser applicado aos fins determinados nos estatutos e regulamentos, e que serão submettidos á aprovação do Conselho federal.

As empresas de estradas de ferro terão o direito de recorrer ao Tribunal Federal das medidas tomadas pelo Conselho Federal, em virtude do presente artigo. O processo a seguir será regulado pelas disposições do artigo 16.º da presente lei.

Art. 13. As sommas devidas ao fundo de renovação e previstas no artigo 11, paragrapho 4.º, assim como todas as sommas que nos termos da presente lei não poderão ser levadas á conta de construcção, nem constituem activo real, ficarão provisoriamente no balanço a titulo de sommas a restituir; ellas deverão ser reembolsadas por meio de importancia tiradas das receitas do trafego.

Art. 14. A' vista de um plano de amortisação, fixará o Conselho Federal definitivamente o prazo dentro do qual esta operação deverá se fazer, e a importancia das annuidades.

Proceder-se-á a respeito, conforme as regras seguintes:

As perdas de curso dos empréstimos ainda não resgatadas deverão ser amortisadas durante o prazo desses empréstimos.

As subvenções e contribuições previstas no artigo 9.º, letra c, deverão ser amortisadas durante o prazo de concessão por annuidades legaes.

O Conselho federal fixará o prazo para amortisação das outras sommas, incluídas as entradas complementares para o fundo de amortisação, as perdas de curso das acções ou de empréstimos reembolsados, ou convertidos antes do termo.

Verificado das contas. Disposições geraes

Art. 15. O Conselho Federal examinará si as contas e balanços, as justificações dos lucros liquidos e das despesas de primeiro estabelecimento apresentadas pelas administrações de estradas de ferro, correspondem ás disposições da presente lei, aos estatutos e regulamentos das empresas de estradas de ferro, e ás concessões.

Para esse fim terá elle o direito de tomar conhecimento de todas as peças relativas á gerencia das administrações de estradas de ferro, e fazer as indagações necessarias.

Art. 16. Si o Conselho Federal achar que as contas e balanços, e as justificações do rendimento e do capital a fixar segundo as concessões, não correspondem ás prescripções legaes, de estatutos e regulamentares, e ás concessões, tomará as medidas necessarias, depois de ouvir a administração da estrada de ferro.

Fóra do caso previsto no artigo 14, as empresas de estradas de ferro terão o direito de recorrer para o Tribunal Federal, den-

tro dos trinta dias seguintes á communicação, das medidas tomadas pelo Conselho Federal, e o de submitter as questões em litigio a esse tribunal, para que este sobre ellas resolva definitivamente.

Para esses recursos applicar-se-ão as regras de processo prescriptas para as contestações de direito publico. Em todos os casos resolverá o Tribunal Federal qual das duas partes deverá supportar as despesas de vistorias.

Art. 17. Não poderá ser distribuido dividendo antes que o Conselho Federal tenha approvedo as contas e balanço. Sobre vindo divergencias a respeito da fixação e emprego dos lucros liquidos, ficará em reserva a somma sujeita a contestação, conforme as ordens do Conselho General, até que decida o Tribunal Federal.

Art. 18. Em caso de atrazo por parte de uma administração de estradas de ferro, na apresentação das contas, balanço e outras justificações que legitimamente lhe fôrem reclamados, o Conselho Federal poderá proceder ás pesquisas necessarias á custa da Companhia.

Si por vezes repetidas combinar em atrasos uma Companhia de estradas de ferro, se illudir ou não observar as disposições da presente lei, poderá além disso a respectiva administração ser condemnada a uma multa de 10000 francos, no maximo. A justiça penal federal applicará a multa.

Fica reservado além disso, a applicação de processo prescripto no artigo 28 da Lei federal de 23 de Dezembro de 1872 relativo ao estabelecimento e trafego das estradas de ferro ?

Art. 19. Quanto ás linhas que, em virtude das condições de resgate fixadas pelas concessões, ou em virtude de convenção, possam ser adquiridas pela Confederação em 1903, será apresentada ao Conselho Federal, o mais tardar até fim de 1896, de accordo com o art. 3.º da presente lei, a justificação dos lucros liquidos calculados conforme as clausulas das concessões e despesas de primeiro estabelecimento para os annos de 1888 a 1895. Para os annos subsequentes essas justificações serão reunidas ás contas e balanços annuaes. O Conselho Federal fixará para os outros prazos de resgate o praso para apresentação das contas especiaes a estabelecer segundo as concessões.

A obrigação de apresentar essas contas ou justificações se estenderá tambem ao periodo que decorrer entre o annuncio do resgate e a cessão de estrada de ferro.

O Conselho Federal tem o direito de negar-se ao exame e approvação das contas e balanços que não fôrem acompanhados das justificações exigidas, emquanto não forem ellas fornecidas e de prohibir até então qualquer distribuição de dividendos.

Determinação do valor do resgate

Art. 20. Depois de entrar em vigor a presente lei, entabulará o Conselho Federal negociações com as administrações das estradas de ferro para fixar amigavelmente conforme a presente lei, as sommas que para os exercicios passados deverão ser levadas á conta de construcção, e as de que deverá ser creditada o fundo de renovação.

Além disso procurará o Conselho Federal entender-se com as empresas de estradas de ferro sobre as regras segundo as quaes os lucros liquidos e o capital de primeiro estabelecimento deverão ser determinados de conformidade com as concessões.

Não havendo accordo, o Conselho Federal resolverá as divergencias á vista das contas e justificações produzidas.

Em virtude do art. 16 da presente lei, as empresas de estradas de ferro terão o direito de recorrer ao Tribunal Federal contra as decisões desta natureza.

Art. 21. O Tribunal Federal tomará conhecimento de todos os casos, que, segundo as clausulas de resgate contidas nas concessões, deveriam ser submettidas a arbitros. O processo previsto no capitulo II, n. 1, da lei federal sobre organização federal é applicavel em taes casos, processo segundo o qual o Tribunal Federal julgará come instancia unica, o pedido feito pela empresa.

Ficam prorogadas as clausulas das concessões dispondo sobre a constituição de tribunaes arbitraes encarregados de determinar as indemnizações de resgate e de resolver sobre todas as outras divergencias.

Disposições transitorias

Art. 22. Em derogação ás disposições do Codigo Federal das obrigações, a Confederação e os cantões conservarão os direitos de que estão actualmente investidos em relação ás companhias em materia de direito de voto. As auctoridades federaes terão a faculdade de estipular para o futuro direitos analogos e de sancionar a respectiva attribuição quer nas concessões, quer por occasião do exame dos estatutos e convenções especiaes.

Art. 23. Os estatutos das companhias deverão ser postos em harmonia com as disposições da presente lei, dentro de um praso que fixará o Conselho Federal.

Art. 24. Fica revogada a lei federal de 21 de Dezembro de 1883, sobre a contabilidade das estradas de ferro.

Os accórdos celebrados em virtude das disposições da lei de 1883 a respeito das amortizações, deverão ser modificados segundo as prescripções da presente lei. O modo de amortização será fixado de accôrdo com as prescripções da presente lei relativas ás entradas complementares para o fundo de renovação.

Além disso, as decisões do Conselho Federal referentes ás amortizações não terão effeito retroactivo.

As disposições da presente lei não se applicarão retroactivamente ás contas de construcção modificadas de conformidade com a lei de 1883, e approvadas pelo Conselho Federal. Até que seja promulgada uma lei sobre as estradas de ferro secundarias, estará auctorizado o Conselho Federal, na applicação da presente lei, a conceder a estas estradas de ferro todas as facilidades possiveis, tomando principalmente em séria consideração as circumstancias especiaes em que ellas se acharem, quando tiver de fixar as entradas regulares para o fundo de renovação, e por occasião de amortização das entradas para esse fundo eventualmente ainda não effectuadas.

LEI FEDERAL RELATIVA DE 15 DE OUTUBRO DE 1897

RELATIVA Á ACQUIZIÇÃO DE ESTRADAS DE FERRO POR CONTA DA CONFEDERAÇÃO, E Á ORGANIZAÇÃO DA ADMINISTRAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO FEDERAES

I

Acquisição e exploração de estradas de ferro por conta da Confederação

Art. 1. A Confederação adquirirá e explorará por sua conta sob o nome de «estradas de ferro federaes», as estradas de ferro suissas que em virtude de sua importancia economica ou estrategica, interessem á Suissa ou a uma parte consideravel do paiz, e cuja acquisição não acarretar despesas exaggeradas.

Tornando-se proprietaria de uma estrada de ferro poderá tambem adquirir participacão de uma estrada de ferro secundaria que esteja em dependencia della, e bem assim empresas accessorias (de barcos a vapor, etc.) que estejam em intima relação com ella.

Art. 2. A acquisição das estradas de ferro far-se-á por meio de resgate, de accôrdo com a legislação federal e as concessões.

Sobre esta base e para as linhas mais proximas do tẽmpo de resgate, (1) denunciará o Conselho Federal, ás empresas abaixo indicadas, o resgate de suas linhas que estiverem em trafego no momento de entrar em vigor a presente lei, a saber:

1.º A' estrada de ferro do Jurá Simplon.

(1) Para a maior parte em 1.º de Maio de 1903.

2.º A' estrada de ferro Central Suíssa, inclusive sua parte nas linhas communs;

3.º A' estrada de ferro do Nordeste, incluindo sua parte nas linhas communs;

4.º A' estrada de ferro Wohler Bremgarten, quanto á parte da municipalidade nesta linha.

5.º A's estradas de ferro da União Suíssa;

6.º A' estrada de ferro do Gothardo.

No caso em que toda a estrada de ferro do Nordeste não se possa effectuar, na base das disposições que regem a réde primitiva; o Conselho Federal poderá excluir as linhas sob concessões especiaes cujo preço for excessivo, e cuja posse não for indispensavel para um trafego racional das estradas de ferro federaes.

Mediante auctorização da Assembléa Federal poderá o Conselho federal comprar as estradas de ferro mencionadas acima, por accôrdo directo; servirão de base para o preço do resgate a legislação federal e as concessões.

Art. 3. Mediante auctorização da Assembléa Federal tambem poderá o Conselho Federal adquirir outras estradas de ferro actualmente existentes, e que preencham as condições previstas no art. 1.º da presente lei.

Art. 4. Si para o futuro deverem ser adquiridas outras linhas além das mencionadas nos arts. 2 e 3, ou deverem ser construidas novas linhas pela Confederação, cada uma dessas acquisições ou construcções, será objecto de uma lei federal.

Art. 5. Poderá o Conselho Federal, mediante auctorização da Assembléa Federal, encarregar-se da exploração das linhas secundarias, assumindo as obrigações resultantes dos contractos celebrados, relativamente ao trafego, entre as estradas de ferro principaes e as estradas de ferro secundarias.

Art. 6. A propriedade das estradas de ferro adquiridas pela Confederação será transferida para cada uma dellas no fim dos prazos fixados pelas concessões ou por contracto, sem que haja necessidade de preencher as diversas formalidades prescriptas para as transferencias de propriedade.

Não poderão ser reclamados nem impostos nem taxas quaesquer para a transferencia de propriedade, salvo os emolumentos razoaveis para as inscrições nos registros territoriaes.

Art. 7. A Confederação adquirirá os fundos necessarios para aquisição, construcção e trafego das estradas de ferro, emittindo emprestimos por obrigações ou titulos de renda.

Esses emprestimos deverão ser amortizados dentro de um praso que não poderá exceder 60 annos, de accôrdo com uma tabella de amortização que será préviamente decretada;

A Confederação terá a faculdade de escolher um outro modo de pagamento para a aquisição das estradas de ferro, estabelecido de commum accôrdo com os proprietarios das li-

nhas, mantido o principio da amortização da divida por um praso que não exceda 60 annos.

Fica reservada á Assembléa Federal a ratificação das operações relativas aos emprestimos e da tabella de amortização.

Art. 8. A contabilidade das estradas de ferro federaes será separada da dos outros ramos da administração federal, e conservado de maneira que em qualquer tempo se possa exactamente estabelecer a situação financeira dellas.

A renda liquida das estradas de ferro federaes será em primeiro logar applicada ao pagamento dos juros e amortização da divida das estradas de ferro.

Os 20 % do excedente entrarão para um fundo de reserva especial conservado distincto do resto do activo das estradas de ferro federaes, até que este fundo atinja 50 milhões, com os juros capitalizados. Os 80 % deverão ser empregados no interesse das estradas de ferro federaes a aperfeiçoar e alliviar as condições de transporte, e em particular a reduzir proporcionalmente as tarifas de viajantes e mercadorias, e a extender a rêde suissa, particularmente a das linhas secundarias.

Quando as receitas ordinarias com os saldos activos não empregados não bastarem para pagar as despesas de trafego, juros do capital de primeiro estabelecimento e amortização, será tirado o equivalente do fundo de reserva.

Art. 9. A transferencia de uma estrada de ferro á Confederação torna caducas todas as clausulas das concessões. Ficam reservadas as convenções de direito civil, estipuladas pelas concessões em proveito de terceiros. Os interessados deverão entender-se a respeito directamente com os antigos concessionarios. A Confederação assume as obrigações resultantes das concessões, tendo por objecto immediato as linhas e seu trafego.

Art. 10. As estradas de ferro federaes ficam isentas de qualquer imposto cantonal ou communal. Esta disposição não se applica aos immoveis que embora pertencentes ás estradas federaes, não sejam necessarios ao trafego.

As estradas de ferro federaes não serão igualmente submettidas ás legislações cantonaes, quanto a seguro (*assurance, versicherung*) do seu material rodante.

A Confederação renuncia a cobrar das estradas de ferro federaes o direito de concessão a que fica submettido o transporte regular periodico das pessoas pelo art. 19 da lei federal relativa ao estabelecimento e trafego das estradas de ferro de 23 de Dezembro de 1872.

Art. 11. A legislação federal em materia de estradas de ferro é applicavel ás estradas de ferro federaes, sempre no que esta applicação não for incompativel com as disposições da presente lei.

II

Organização da administração das estradas de ferro federaes

Art. 12. A administração das estradas de ferro federaes constitue uma divisão especial da administração federal.

Os funcionarios e empregados das estradas de ferro federaes serão submettidos ás leis que regerem os funcionarios da Confederação.

A administração das estradas de ferro federaes terá domicilio na séde da direcção geral.

Além disso será ella obrigada a ter domicilio na capital de cada cantão, cujas linhas occuparem o respectivo territorio e poderá ser procurada ahi pelos habitantes do cantão.

O fôro das acções reaes será o da situação do immovel.

As leis cantonaes e federaes são applicaveis ás reclamações de direito civil dirigidas contra as estradas de ferro federaes; todavia, o Tribunal Federal tomará conhecimento em primeira e ultima instancia, das causas cujo objecto alcançar o valor em capital de pelo menos 30.000 francos.

1. Direcção superior da administração

Art. 13. As disposições abaixo farão regra para a direcção superior da administração confiada ás auctoridades federaes.

Pertencem :

A. A' Assembléa Federal

1.º A ratificação das operações relativas aos emprestimos e ao quadro da amortização;

2.º a ratificação das convenções relativas á aquisição de outras linhas, ao trafego das linhas secundarias que a Confederação assumir, e á substituição da Confederação nos contractos de trafego concluidos entre as estradas de ferro principaes designados no artigo 2.º e das estradas de ferro secundarias;

3.º a legislação estabelecendo os principios geraes em materia de tarifas;

4.º a elaboração das leis tendo por objecto a aquisição ou a conctrucção das estradas de ferro;

5.º a legislação sobre os vencimentos;

6.º a approvação do orçamento annual;

7.º o exame e approvação da conta annual e relatorio de gestão.

B. Ao Conselho Federal

1.º A elaboração do regulamento para execução da presente lei;

2.º a nomeação :

- a) de 25 membros do conselho de administração (art. 16);
- b) dos membros da direcção geral e das direcções dos districtos (art. 23 e 33);
- c) de 4 membros de cada conselho de districto (art. 29).

3.º depôr nas mãos das camaras federaes :

- a) o orçamento, a conta e relatório annuaes.
- b) propostas relativas ao exercicio do trafego, que possa assumir, das estradas de ferro secundarias, e a substituição da Confederação nos contractos de trafego celebrado entre as estradas de ferro municipaes designadas no artigo 2.º e das estradas de ferro secundarias (art. 5);
- c) propostas relativas á construcção de novas linhas e á aquisição das existentes;

4.º as attribuições que o Conselho Federal possui actualmente a respeito das estradas de ferro privadas, no que essas attribuições tiverem ainda sua razão de ser em relação ás estradas de ferro federaes;

5.º a approvação dos estatutos das caixas de pensões e soccorros para os funcionarios e empregados permanentes;

6.º a elaboração das prescrições relativas á creação das caixas de soccorros em caso de molestia.

2. *Divisão da rêde das estradas de ferro*

Art. 14. A rêde das estradas de ferro federaes fica dividida em cinco districtos, que terão a respectiva rêde em Lausane, Basiléa, Lucerna, Zürich e St. Gall.

O regulamento para execução desta lei dará os limites de cada um dos districtos.

3. *Orgaos da administração*

Art. 15. Os orgaos da administração das estradas de ferro federaes :

- a) o conselho de administração;
- b) a direcção geral;
- c) os conselhos de districto;
- d) as direcções de districto.

a. *Conselho de administração*

Art. 16. O conselho de administração se comporá de 55 membros, nomeados como segue:

- 25 pelo Conselho Federal;
- 25 pelos cantões e semi-cantões;
- 5 escolhidos pelos conselhos de districtos entre si.

Dos membros do Conselho de administração cuja nomeação pertence ao Conselho federal, nove no máximo poderão simultaneamente fazer parte de uma ou de outra das camaras federaes.

O conselho federal só fará suas nomeações depois que os cantões e os conselhos de districto tiverem procedido ás que lhe competem; nessas nomeações velará por que sejam equitativamente representados á agricultura o commercio e a industria.

A duração das funcções é de 3 annos e coincidirá com a das auctoridades federaes.

Art. 17. As attribuições do Conselho de administração

- 1.º Vigilancia sobre o conjuncto da administração;
- 2.º A fixação do projecto de orçamento annual a submeter ao Conselho federal;
- 3.º O exame da conta e relatorio annual de gestão organizados pela direcção geral, peças que deverão em seguida ser submittidas ao Conselho federal;
- 4.º A fixação nos limites das prescripções legais sobre a materia, das regras segundo as quaes deverão ser estabelecidas as tarifas em geral, a classificação das mercadorias, e a elaboração das disposições regulamentares;
- 5.º A fixação das regras segundo as quaes deverão ser estabelecidos os horários (distincção das categorias dos trens, numero de viagens, velocidades etc.);
- 6.º A tomada em arrendamento das linhas que não pertencerem á confederação, o arrendamento das estradas de ferro federaes e a installação de empresas accessorias;
- 7.º A ratificação das convenções importantes, passadas com outras empresas de estradas de ferro a respeito de trafego mutuo, e da fixação das condições a que ficarem submittidas linhas concurrentes;
- 8.º A ratificação das convenções passadas com outras empresas de estradas de ferro, relativamente ao uso commum de estações e troncos de linhas, e de obras communs;
- 9.º A fixação dos projectos-typos para aterros e obras de arte da via-permanente, edificios e material rodante;
- 10.º A fixação do traçado das linhas novas, e bem assim dos projectos de construcções importantes e novas nas estações; a elaboração dos projectos para reconstrucções e trabalhos complementares importantes na rêde em trafego;
- 11.º A approvação dos contractos de construcção e de entrega cuja importancia exceda, a 500.000 francos;
- 12.º A compra de immoveis não destinados a construcções servindo a estrada de ferro e cujo preço exceda 200.000 francos; egualmente a venda de immoveis de valor superior a 50.000 francos;
- 13.º A organização dos serviços conforme as disposições do regulamento feito pelo Conselho federal;

14.º A indicação das pessoas que propuzer para as funcções de membros da direcção geral ou de uma direcção de districto.

15.º A ratificação da nomeação dos chefes de serviço da direcção geral e das direcções de districto ;

16.º A fixação, nos limites da lei sobre vencimentos e orçamento, dos vencimentos dos funcionarios mencionados no § 15 ;

17.º A determinação das condições geraes em que fôr tomado o pessoal ;

18.º A elaboração dos estatutos para as caixas de pensões e de soccorros ;

19.º O exame das proposições emanando dos conselhos de districto, relativamente aos melhoramentos a introduzir no trafego ;

20.º Pareceres prévios sobre as modificações a introduzir nas leis e regulamentos sobre as estradas de ferro federaes ;

21.º O estudo das propostas relativas á construcção das linhas novas por conta da confederação.

Art. 18. O conselho de administração elegerá, entre os seus membros, o presidente e o vice-presidente, para a duração do periodo administrativo.

Art. 19. O conselho de administração nomeará, para a duração de um periodo administrativo, uma commissão permanente, composta do conselho de administração, como presidente, e de seis a dez membros, encarregada do exame prévio dos negocios. Todavia poderá elle nomear excepcionalmente commissões especiaes para o exame de certos negocios.

A Commissão permanente e as commissões especiaes terão o direito de pedir á direcção geral todos os esclarecimentos de que precisarem, a respeito dos negocios de que tiverem de occupar-se, e de tomar conhecimento de todas peças a elles relativas

As commissões poderão tomar um secretario que lhes será dado pelo secretariado da direcção geral.

Art. 20. Os membros da direcção geral e os presidentes das direcções de districto, assistirão com voto consultivo ás deliberações do conselho de administração, com a condição de não se referirem a seus interesses pessoaes.

A direcção geral é representada nas deliberações da Commissão permanente por seu presidente ou vice-presidente com vóz consultiva.

A direcção geral pôde, si julgar conveniente, delegar alguns de seus membros para as deliberações das commissões especiaes ; elles terão voto consultivos.

Art. 21. O conselho de administração se reunirá regularmente uma vez por trimestre por convocação de seu presidente. Elle será convocado, além disso, quando o exigirem negocios ex-

traordinarios, ou a pedido da quarta parte de seus membros. O regulamento da presente lei precisará a epoca das secções.

O Conselho não poderá deliberar sem estar presente a maioria dos membros.

Art. 22. Os membros do Conselho da administração terão remuneração pelos dias de sessão e de viagem, cuja importancia será fixada pela Assembléa federal.

b. *Direcção geral*

Art. 23. A direcção geral se comporá de cinco e sete membros. Ella será nomeada pelo Conselho federal, sobre proposta do Conselho de administração; o Conselho federal não é obrigado a seguir esta proposta.

A duração dessas funcções será de seis annos, coincidindo com duas legislaturas das camaras federaes.

A séde da direcção geral será em Berna.

Seus membros deverão ser domiciliados em Berna.

Art. 24. O Conselho federal nomeará, de tres em tres annos, o presidente e o vice-presidente entre os membros da direcção geral.

Art. 25. Salvo as excepções ou restricções previstas na presente lei e as attribuições conferidas pelo artigo 17 ao Conselho de administração, a direcção geral exercerá o conjuncto da gestão. Ella terá especialmente por missão:

1.º representar, em materia administrativa e em justiça, a administração das estradas de ferro perante terceiros, no que não forem esses poderes conferidos ás direcções de districto (art. 35, § 1.º);

2.º nomear todos os funcionarios e empregados que lhe forem directamente subordinados, e bem assim os chefes de serviço das direcções de districto, sob proposta destas, sem ser obrigada a estas propostas;

3.º estabelecer regras para fixação dos vencimentos dos funcionarios e empregados de sua nomeação e dos de nomeação das direcções de districto;

4.º fixar, nos limites da lei sobre vencimentos e o orçamento, os vencimentos dos funcionarios e empregados de sua nomeação;

5.º elaborar o orçamento annual;

6.º estabelecer a conta annual;

7.º redigir o relatorio annual de gestão;

8.º preparar todos os negocios além dos já mencionados e que forem da alçada do conselho de administração;

9.º executar todas as decisões do conselho de administração;

10.º elaborar os regulamentos, instrucções e prescripções necessarias para os diversos ramos de serviço;

11.º elaborar as tarifas;

12.º fiscalizar as receitas do trafego (fiscalização do trafego);
13.º estatuir sobre as reclamações provenientes do trafego, com outras linhas, e tendo por objecto quer a falsa applicação e prescripções das tarifas, quer os erros de percurso, e, ainda as reclamações sobre perdas ou avarias de mercadorias, ou sobre atrasos no serviço de viajantes e de mercadorias, si o regulamento decretado pelo Conselho federal não confiar essas reclamações ás direcções de districto ou aos serviços de que ellas dependem;

14.º elaborar os horarios e velar por que ellas sejam applicados pelas direcções de districto, de uma maneira conforme com as necessidades do serviço;

15.º exercer a fiscalização central dos vações;

16.º prover a execução das obras novas e de melhoramentos no que não fôr confiado ás direcções de districto;

17.º concluir convenções com outras empresas de transporte a respeito de trafego mutuo, ou da fixação das condições a que forem submettidas as linhas concorrentes;

18.º concluir convenções com outras empresas de estradas de ferro a respeito do uso commum de estações ou da construção em commum de estações, troncos de linha, ou installações que sirvam ao trafego;

19.º concluir convenções a respeito da aquisição de immoveis destinados ás construcções a executar pela direcção geral, e bem assim todas as convenções a respeito da aquisição de immoveis para outros usos;

20.º a administração das caixas de pensões, de soccorros e de molestia do pessoal com o concurso deste;

21.º celebrar contractos de construção e entrega para os trabalhos a executar pela direcção geral, bem assim contractos de entrega do material da linha, do combustivel e lubrificante para o serviço das machinas, e do material de transporte novo, respeitado a disposição do art. 17, § 11;

22.º fiscalizar a gestão das direcções de districto e dar-lhes as instrucções destinadas a assegurar a unidade e o accordo na administração;

23.º resolver sobre as ractificações previstas no art. 38.

Art. 26. A direcção geral apresentará trimestralmente ao conselho de administração um quadro resumido das receitas do trafego.

Art. 27. A direcção geral não deliberará sem estar presente a maioria dos seus membros.

Em caso de egualdade de votos, prevalecerá o do presidente; tratando-se de nomeações, decidirá a sorte no caso de egualdade de votos, depois de dois escrutinios.

Art. 28. Os negocios serão distribuidos por departamentos aos membros da direcção.

A organização dos departamentos e distribuição dos diffe-

rentes serviços serão determinados pelo regulamento a decretar pelo Conselho federal. Este regulamento determinará também quaes os negocios que poderão ser liquidados directamente pelos departamentos.

C. *Conselho de districto*

Art. 29. Os conselhos de districto se comporão de 15 a 20 membros, sendo 4 de nomeação do Conselho federal, e 11 a 16 de nomeação dos cantões e semi-cantões.

O regulamento desta lei determinará a distribuição dos membros pelos cantões.

A duração das funções é de tres annos, coincidindo com a das auctoridades federaes.

Art. 30. Os conselhos de districto terão por attribuições:

- 1.º nomear seu presidente e vice-presidente, escolhidos dentre si para um periodo administrativo;
- 2.º nomear um membro do conselho de administração;
- 3.º dar, quando forem pedidos:
 - a) pelas auctoridades federaes,
 - b) por um governo cantonal,
 - c) pelo conselho de administração,
 - d) pelas representações organizadas da agricultura, do commercio, da industria, das artes e officios, ou por outras associações de fins economicos,
 - e) por um de seus proprios membros,
 - f) seu parecer sobre todas as questões referentes ao serviço das estradas de ferro, e, em particular, ás questões de horario e de tarifas;

4.º approvar os orçamentos e contas annuaes e seus relatorios respectivos elaborados pela direcção de districto, para serem submettidos á direcção geral;

5.º estatuir sobre todos os credits não previstos no orçamento ou excedentes da importancia fixada pelo Conselho de administração, contanto que a importancia não exceda de 100.000 francos o orçamento annual;

6.º approvar os relatorios escriptos trimestraes das direcções de districto sobre a marcha da empresa.

Art. 31. Os conselhos de districto se reunirão regularmente uma vez por trimestre por convocação de seu presidente.

Elles serão além disso convocados quando os negocios o exigirem, ou que o peçam o quarto de seus membros.

O regulamento da presente lei precisará a epoca das reuniões.

Os conselhos de districto só deliberarão em maioria.

Os directores de districto assistirão ás sessões, com voto consultivo.

Art. 32. Os membros dos conselhos de districto receberão vencimentos pelos dias de sessões e de viagens, cuja importancia será fixada pela Assembléa Federal.

d. Direcções de districto

Art. 33. Cada direcção de districto se comporá de tres membros nomeados pelo Conselho Federal, sobre proposta do Conselho de administração ; o conselho não fica obrigado a essa proposta.

A duração de suas funções é seis annos, coincidindo com duas legislaturas das camaras federaes.

Os membros da direcção deverão ser domiciliados na séde da direcção de districto.

Art. 34. O Conselho Federal nomeará para um periodo de tres annos um presidente e um vice-presidente entre os membros de cada uma das direcções de districto.

Art. 35. As direcções de districto terão por attribuições :

1.º representar a administração das estradas de ferro nos negocios administrativos e judiciaes de sua competencia ;

2.º preparar o orçamento de seu districto ;

3.º velar pela conservação da estrada de ferro e dos accessorios, concluidos os edificios e linhas telegraphicas ;

4.º executar os trabalhos complementares de melhoramentos e outras modificações nas obras e construcções da rêde em trafego, salvo disposições contrarias tomadas em cada caso particular pela direcção geral ; celebrar os contractos relativos a essas construcções, e, tendo por objecto aquisições de terrenos, construcções ou entregas, rejeitado o disposto no art. 38 § 4.

5.º preparar os objectos das construcções mencionadas no § 4, quando a direcção geral não se tenha reservado sua elaboração ;

6.º fiscalizar a linha e exercer a policia da estrada de ferro ;

7.º tomar as medidas necessarias para o fim de proteger a administração da estrada de ferro contra qualquer impedimento a seus direitos de propriedade e qualquer perturbação a sua posse ;

8.º preparar os horarios para sua rêde, conforme as regras estabelecidas pelo Conselho de administração e as instrucções da direcção geral ;

9.º o serviço da tracção ;

10.º o serviço dos trens ;

11.º o serviço de despachos, incluidos os entrepostos ;

12.º o serviço das officinas (*Betrieb der Werkstätten*) ;

13.º gerir os armazens principaes e o almoxarifado (respeitado o disposto no art. 25, § 21) ;

14.º organizar o serviço de carretos a domicilio e celebrar os contractos com os respectivos empresarios.

15.º celebrar para a sua rêde contractos de construcção e entrega que não fôrem reservadas á direcção geral (art. 25 § 21) ;

16.º decidir sobre as reclamações relativas ao trafego interno das estradas de ferro por falsa applicação de tarifas ou erro de percursos, perda ou avaria de mercadorias, bem assim sobre as referentes aos atrasos no transporte dos viajantes e mercadorias, no que não possam essas reclamações ser submettidas aos chefes

de estação ou de outros serviços: receber, além disso, e transmittir á direcção geral (art. 25 § 13) as reclamações da mesma natureza sobre o trafego com outras estradas de ferro;

17.º resolver sobre as reclamações nos casos de responsabilidade civil em consequencia de morte de pessoa ou de lesões corporaes;

18.º alugar os immoveis disponiveis e os *buffets* das estações;

19.º vender os immoveis disponiveis;

20.º tractar das questões de impostos;

21.º organizar relatorio sobre as questões que lhe fôrem remettidas pela direcção geral, principalmente sobre as questões de tarifas, sobre o uso commum de estações e outras relações com as linhas contiguas (*anstossenden*);

22.º dar parecer prévio sobre as pretensões das auctoridades e dos particulares a respeito de negocios da attribuição e direcção geral, transmittindo-o a esta ultima;

Art. 36. As direcções de districto se reunirão tres vezes por anno, pelo menos, com a direcção geral e sob a presidencia de seu presidente, para o fim de se transmittirem reciprocamente as experiencias feitas no trafego, e preparar os melhoramentos reconhecidos uteis.

Ellas terão o direito de fazer propostas neste sentido á direcção geral, por escripto.

Antes de estabelecer prescripções de ordem geral ou permanente sobre as attribuições das direcções de districto, a direcção geral lhes fornecerá occasião para dar seu parecer.

As direcções de districto tomarão parte com voto consultivo nas sessões do Conselho de districto, e por intermedio de seu presidente nas do Conselho de administração (arts. 20 e 31).

Art. 37. As direcções de districto nomearão todo o pessoal que lhe fôr subordinado com excepção dos chefes de serviço (art. 25, § 2.º) fixando os vencimentos e salarios nos limites da lei sobre os vencimentos, das regras estabelecidas pela direcção geral e do orçamento.

Art. 38. Serão submettidas á ratificação da direcção geral:

1.º os accordos feitos a respeito das reclamações previstas no art. 35 § 17, quando a indemnização concedida exceder 20.000 francos em capital;

2.º os contractos relativos ao serviço de carretos (art. 35 § 14);

3.º os contractos de venda de immovel (art. 25, § 19) respeitado o disposto no art. 17, § 12;

4.º os contractos concernentes á execução de obras de construcção e á acquisição de terrenos ou á entrega de materiaes, quando esses contractos fôrem de uma somma superior a 100.000 francos.

Art. 39. Os artigos 27 e 28 são applicaveis por analogia ás direcções de districto.

Disposições geraes

Art. 40. Em regra só os cidadãos suissos tendo domicilio na Suissa poderão ser admittidos ao serviço das estradas de ferro.

Esta disposição não se applica aos empregados em serviço nos troncos das linhas situadas em territorio estrangeiro e trafegadas pela Confederação.

Art. 41. A duração das funcções dos funcionarios e empregados publicos de logar fixo será de tres annos, coincidindo com a dos outros funcionarios federaes. São reservadas as disposições sobre a duração das funcções dos membros da direcção geral e das direcções de districto (art. 23 e 33).

Art. 42. Uma lei federal fixará os vencimentos dos directores, funcionarios e empregados de logar fixo das estradas de ferro federaes (*ständigen Angestellten*).

Art. 43. Os membros da direcção geral e das decisões de districto, bem como todos os outros funcionarios e empregados poderão ser demittidos por decisão motivada da auctoridade que os nomear.

Art. 44. A confederação tomará medidas para dar aos funcionarios e aos empregados permanentes das estradas do ferro federaes a instrução necessaria para seu serviço.

Art. 45. O regulamento desta lei estabelecerá as disposições relativas :

- 1.º á contabilidade ;
- 2.º ás competencias disciplinares ;
- 3.º á concessão do livre percurso (*freie Fahrt*).

Art. 46. Será creada uma caixa de pensão e de soccorros para os funcionarios, com excepção dos membros da direcção geral e das direcções de districto, e para os empregados permanentes. Esta será alimentada pelos membros da caixa e pela caixa do trafego das estradas de ferro ; as contribuições desta ultima não deverão ser inferiores á metade do total das contribuições ; o resto será supportado pelos funcionarios e empregados.

O conselho de administração fará os estatutos que dependerão de approvação do Conselho federal.

As caixas de pensões e de soccorros existentes cuja gestão passará á administração das estradas de ferro federaes por occasião da acquisição das estradas de ferro, poderão, si o Conselho federal o julgar opportuno, ser mantidas sobre a antiga base, respeitando-se plenamente nesse caso os interesses de seus membros. Os membros dessas caixas não poderão fazer parte ao mesmo tempo da caixa geral de pensões e de soccorros.

No caso em que a caixa de pensões e de soccorros existentes vierem a ser supprimidas, ficarão reservados os direitos de seus membros.

Art. 47. O Conselho federal prescreverá as disposições necessarias para a criação de caixas de seguro em caso de molestias.

III

Disposições transitorias e finais

Art. 48. Os districtos de estradas de ferro serão creados á medida do desenvolvimento da rêde das estradas de ferro federaes. Si o trafego começar com um numero pequeno de linhas federaes, poder-se-á emquanto durar esta situação, renunciar á formar districtos e confiar o conjuncto da administração á direcção geral.

O Conselho Federal prescreverá estas medidas organicas.

Art. 49. A Confederação, como possuindo direitos na Companhia Jurá-Simplon compromette-se perante os cantões que subvencionaram, a construir a estrada de ferro do Simplon nos termos da concessão feita pelo Decreto federal de 24 de Setembro de 1873 e da concessão italiana de 22 de Fevereiro de 1896 para a construcção e trafego de uma estrada de ferro atravez do Simplon, a partir da fronteira entre a Suíssa e a Italia até Isella, contanto que as subvenções estipuladas no art. 12 do tractado entre a Suíssa e a Italia de 22 de Novembro de 1895 sejam realisadas.

A Confederação favorecerá na mesma medida os esforços tendentes a estabelecer uma estrada de ferro atravez dos Alpes da Suíssa oriental, como foi previsto no artigo 3.º da Lei sobre estradas de ferro de 23 de Dezembro de 1872.

Os compromissos assumidos pela Confederação na convenção de 26 de Junho de 1896, relativas á reunião das concessões das estradas de ferro da União Suíssa, com referencia á estrada de ferro do Toggenbourg e da construcção da estrada de ferro do Ricken, ficam expressamente reservados. A Confederação ficará igualmente ligada a esses compromissos, no caso de vir a fazer-se por accordo a compra da rêde da União Suíssa, antes do mais proximo praso do resgate.

LEI FEDERAL DE 21 DE DEZEMBRO DE 1899

RELATIVA AO ESTABELECIMENTO E TRAFEGO DAS ESTRADAS DE FERRO SECUNDARIAS

Art. 1.º São consideradas como estradas de ferro secundarias as estradas de ferro ou troncos de estradas de ferro que servirem de preferencia ao trafego local, ou a fins especiaes de trafego, e que não forem utilizadas para o grande serviço directo de viajantes e mercadorias.

Quando entrar em vigor a presente lei, o Conselho federal designará as linhas e os troncos que deverem ser considerados como estradas de ferro secundarias.

Contra sua decisão poderá ser interposto recurso no prazo de tres mezes para a Assembléa Federal.

A concessão feita a uma linha nova de estrada de ferro deverá indicar si esta linha é classificada nas estradas de ferro secundarias.

Quando as circumstancias mudarem, poderá uma estrada de ferro secundaria, ouvidos os concessionarios e os cantões, ser declarada por decreto federal estrada de ferro principal, e vice-versa.

Art. 2. As estradas de ferro secundarias são submittidas ás disposições da lei federal de 23 de Dezembro de 1872, relativa ao estabelecimento e trafego das estradas de ferro, e ás de todas as outras leis federaes promulgadas em materia de estradas de ferro, salvo si forem contrarias ás disposições da presente lei.

Art. 3. O Conselho federal auctorizará as empresas de estradas de ferro secundarias a construir e a explorar as linhas com toda a simplicidade que comportarem o seu fim e caracter especiaes, e lhes concederá facultades na applicação das disposições legaes sobre a duração do trabalho nas empresas de transporte, salvaguardada, porém, a segurança do trafego e protegido o pessoal contra o excesso de serviço.

Particularmente, não exigirá o fechamento da linha sinão nos logares em que a velocidade dos trens e a segurança da circulação na estrada de ferro e nas vias publicas tornarem esta precaução absolutamente necessaria.

Em consequencia, o Conselho federal, depois de ter ouvido os representantes das administrações interessadas, prescreverá disposições especiaes para as estradas de ferro secundarias de bitola estreita, e egualmente para as vias ferreas de tracção mechanica situadas nas estradas ordinarias, servindo trafego local e para as estradas de ferro de montanha, cujo trafego só se faz no verão, para as estradas de ferro de cremalheira e de tracção funicular e para os tramways.

Em materia de tarifas, o Conselho federal concederá a maior liberdade possivel nos limites da concessão.

Art. 4. A Confederação concederá ás estradas de ferro secundarias que não façam parte da rede de uma grande Companhia a taxa completa de grande velocidade para o transporte das encomendas postaes, ou, seja, a taxa mais elevada das mercadorias, e para as linhas que não transportarem mercadorias a taxa inteira das bagagens. Esta concessão será determinada segundo o peso total das encomendas postaes; poderá tambem ser uma somma fixa convencionada de antemão.

Além disso, a Confederação concederá a estas estradas de ferro secundarias dous centesimos por kilometro e por viagem para o transporte dos conductores que acompanharem as malas

do Correio e dos funcionarios e empregados que pertencerem aos vagões do Correio.

Ella lhes concederá além disso dous centesimos por eixo kilometro pelo transporte desses vagões.

No caso em que as administrações dos Correios utilizar-se dos vehiculos das estradas de ferro secundarias, a Confederação reembolsará a estas o augmento de suas despesas pelo preparo e conservação das installações especiaes desses vehiculos.

Essas indemnizações a pagar pela Confederação, no que excederem as baseadas na lei federal de 23 de Dezembro de 1872 não serão feitas sempre que a empresa realizar um lucro liquido de 4% e mais, depois de deduzidas as sommas levadas á conta do fundo de amortização ou do fundo da reserva.

As disposições dos §§ 1 e 2 do art. 19 da lei federal sobre o estabelecimento e trafego das estradas de ferro de 23 de Dezembro de 1872 não são applicaveis ás estradas de ferro secundarias que servirem ao transporte de viajantes no interior das localidades.

Art. 5. As estradas de ferro situadas nas estradas ordinarias estabelecidas para o transporte de passageiros no interior das localidades e seus arredores, e bem assim as estradas de ferro de montanha propriamente ditas que só forem trafegadas durante os mezes de verão e que não fizerem parte de uma linha principal, não serão obrigadas, no caso de achar-se o trafego momentaneamente interrompido em consequencia de phenomenos naturaes, a prover por outros meios ao transporte periodico dos viajantes até que a linha possa ser de novo aberta ao trafego.

Art. 6. As disposições do art. 25 da lei federal de 23 de Dezembro de 1872, relativas aos favores concedidos aos transportes militares não são applicaveis ás estradas de ferro secundarias que servirem ao transporte de viajantes no interior de uma localidade, nem ás estradas de ferro secundarias que só forem trafegadas nos mezes de verão e não fizerem parte da rede de uma grande Companhia.

Art. 7. O Conselho federal poderá auctorisar os cruzamentos em nivel de linhas principaes ou de linhas secundarias já existentes por uma linha secundaria nova, ordenando as medidas exigidas pela segurança do trafego; as despesas serão supportadas pela administração que tiver pedido o cruzamento.

Quando a segurança do trafego não permittir o cruzamento em nivel, as despesas do estabelecimento das passagens superiores ou inferiores necessarias para evitar o cruzamento em nivel, serão supportadas igualmente pela administração que tiver pedido o cruzamento. Exceptua-se o caso em que o cruzamento se fizer sobre uma estrada publica, ou quando a linha secundaria estabelecida sobre uma estrada publica dever ser deslocada para fóra desta afim de evitar o cruzamento em nivel. Neste caso serão as des-

pesas repartidas entre a linha existente e a nova empresa na proporção do trafego das linhas interessadas.

Si as partes não entrarem em accordo para esta divisão, será ella determinada pelo tribunal federal.

Art. 8. Si for necessario no ponto de vista tecnico e no do trafego, para ligar linhas secundarias entre si ou a linhas principaes, obter o uso commum de estações ou de troncos de linhas até á estação de junção, será paga segundo as regras abaixo, uma indemnização conveniente. A estrada de ferro secundaria concederá, no maximo, á estrada de ferro que possuir e administrar a estação de ligação ou o tronco de junção, tendo em conta as vantagens que proporciona a esta ultima, as despesas supplementares provenientes do juro do capital de estabelecimento das construcções e installações augmentadas conforme as necessidades, e bem assim despesas de trafego occasionadas pelo uso commum. Em todos os casos, porém, esta concessão não será superior á somma que tiver despendido a estrada de ferro secundaria para os juros do capital de estabelecimento execução do serviço de trafego de uma propria estação terminal ou tronco de accesso. Si os interessados não puderem concordar a respeito, a indemnização será fixada pelo tribunal federal.

Art. 9. Estabelecendo o regulamento de transporte previsto no art. 36 da lei federal de 23 de Eezembro de 1872, o conselho federal concederá ás estradas de ferro secundarias as facilidades possiveis. Depois de ouvir as administrações interessadas, determinará em um annexo ao regulamento de transporte, as facilidades concedidas a cada categoria.

Art. 10. As estradas de ferro secundarias que não fizerem parte da séde de uma grande companhia, gosarão das excepções abaixo na applicação da lei federal de 27 de Março de 1896, sobre a contabilidade das estradas de ferro :

1.º As entradas regulares para o fundo de renovação serão determinadas segundo as condições particulares em que se acharem estas estradas de ferro.

2.º Levar-se-á em conta sua situação financeira na fixação dos prazos para a extincção das despesas a amortisar, ou dos deficits que puderem produzir-se no fundo de renovação.

LEI FEDERAL DE 27 DE JUNHO DE 1901

RELATIVA ÀS TARIFAS DAS ESTRADAS DE FERRO FEDERAES

A Assembléa Federal da Confederação Suissa.

Vista a mensagem do Conselho Federal de 17 de Novembro de 1899; em execução do art. 13, letra *a*, § 3 da lei federal de 15 de Outubro de 1897 relativa á aquisição e exploração das

estradas de ferro por conta da Confederação, assim como á organização da administração das estradas de ferro federaes;

Decreta :

I Disposições geraes

Art. 1. A elaboração das tarifas das estradas de ferro federaes é regulada pelas disposições da presente lei.

Art. 2. As tarifas deverão ser estabelecidas para o conjuncto da rêde das estradas de ferro federaes, segundo principios uniformes.

Ninguém poderá gosar de vantagens quaesquer que não sejam concedidas a outras pessoas em circumstancias analogas.

Art. 3. As prescripções geraes sobre tarifas, as tarifas geraes internas de viajantes e mercadorias, as disposições e diferentes condições relativas ás tarifas applicaveis no trafego com o estrangeiro, e bem assim qualquer modificação que ellas possam soffrer, deverão ser approvadas pelo Conselho Federal antes de sua applicação. A respeito das medidas sobre tarifas tomadas sobre esta base, incluindo as reduções de taxa, por abatimentos, terá o Conselho Federal o direito de fiscalizar a sua legalidade. Em tempo opportuno serão ellas levadas ao seu conhecimento, procedendo elle por iniciativa propria, ou em virtude de reclamação dos interessados, a todas as modificações que julgar necessarias, ouvida a administração das estradas de ferro federaes. Todas as tarifas e condições de transporte, qualquer modificação dessas tarifas e condições, ou das taxas existentes, qualquer redução de taxa por meio de abatimento, deverão, em regra geral, ser publicadas pelo menos quatorze dias antes de entrarem em vigor.

E' vedado conceder, por meio de accórdos ou por outro modo qualquer, reduções sobre as tarifas ou sobre os abatimentos de taxas que tiverem sido publicados. Qualquer elevação de taxa ou suppressão de tarifas será publicada tres mezes pelo menos, antes de entrar em vigor. O Conselho Federal poderá reduzir esse prazo para as modificações de conjuncto abrangendo ao mesmo tempo augmentos e diminuições importantes.

As tarifas não poderão ser revogadas sinão depois de uma vigencia, pelo menos, de tres mezes para as de viajantes, e um anno para as de mercadorias. Tratando-se de tarifas internacionaes, e si a elevação ou a suppressão só alcançar a parte relativa ao estrangeiro, os prazos fixados nos §§ 5 e 7 deste artigo, poderão com auctorização do conselho federal ser reduzidos aos prazos em vigor para as estradas de ferro estrangeiras respectivas.

Os abaixamentos de taxas serão mantidos, pelo menos, durante tres mezes para os viajantes e um anno para as mercadorias.

O Conselho Federal poderá excepcionalmente auctorizar a diminuição dos prazos de vigencia de uma tarifa ou de um abatemento de taxas, por occasião de sua publicação.

Os prazos fixados no presente artigo, não são applicaveis nem aos trens de recreio nem aos favores excepcionaes concedidos em circumstancias particulares.

Art. 4. As disposições dos artigos 19 e 21 da lei federal de 23 de Dezembro de 1872, relativa ao estabelecimento e trafego das estradas de ferro, serão applicaveis aos transportes de cartas e encomendas, dos correios ambulantes e empregados da administração postal, e as disposições do art. 25 dessa mesma lei aos transportes militares e do material destinado ao uso da administração militar.

II. *Transporte de viajantes e bagagens*

Art. 5. O transporte de viajantes far-se-á em todas as linhas da rêde das estradas de ferro federaes, quatro vezes por dia, pelo menos, em cada sentido, com parada em todas as estações.

O conselho federal terá a faculdade de limitar ou suspender completamente o trafego de uma linha durante uma epocha do anno em que essa linha não possa ser conservada aberta, ou que só o possa mediante despesas extraordinarias.

Art. 6. Os trens ordinarios de viajantes (com ou sem vagões, de mercadorias terão uma velocidade média de pelo menos 28 kilometros. Sómente o conselho federal poderá auctorizar uma velocidade inferior. Além disso, circularão, segundo as necessidades do trafego, trens de maior velocidade e tres nocturnos.

A velocidade prescripta no § 1 não se refere aos trens de mercadorias transportando viajantes, nem aos troncos trafegados como linhas secundarias.

Art. 7. Em regra geral os trens ordinarios de viajantes serão compostos de carros de 2.^a e 3.^a; poderão ser adicionados carros de 1.^a classe, si houver necessidade.

Os trens directos serão compostos de carros de 1.^a, 2.^a, 3.^a classe.

Mediante auctorização do conselho federal poderão ser supprimidos nos trens expressos os carros de 3.^a classe, e em circumstancias especiaes os de 2.^a classe.

Os trens de interesse puramente local poderão excepcionalmente conter só carros de 3.^a classe.

Toda pessoa que se apresentar para tomar um trem de viajantes deverá, tanto quanto possivel, ser transportada por esse trem, e poder occupar um logar nelle.

As disposições precedentes não serão applicaveis aos trens de luxo.

Art. 8.^o As maiores taxas que poderão ser cobradas pelo transporte dos viajantes, serão fixadas, como segue, por kilometro de via ferrea:

1. *Por viagem simples :*

primeira classe	10,4	centesimos
segunda classe	7,3	»
terceira classe	5,2	»

2. *Por viagem de ida e volta :*

(Com bilhetes validos por 10 dias pelo menos)

primeira classe	15,6	ceniesimos
segunda classe	10,0	»
terceira classe	6,5	»

O conselho federal poderá auctorizar a cobrança de uma taxa supplementar: nos troncos de linhas de fortes rampas, naquelles em que as condições de estabelecimento e de trafego forem completamente excepçionaes, e bem assim por certas medidas de favor (vagões-dormitorios, vagões de luxo, etc).

Não serão cobradas taxas supplementares nas linhas ou troncos de linhas actualmento em trafego, e nas quaes não tenham ellas sido cobradas até a entrada em vigor da presente lei.

Em todas as classes de carros serão transportadas gratuitamente as creanças até quatro annos de idade, não occupando logar particular; as de quatro annos a dez pagarão meia passagem.

Com auctorização do conselho federal poderá ser elevado segundo as circumstancias, o limite da idade para as creanças que pagarem meia passagem.

Art. 9. Os preços serão reduzidos para as assignaturas, comprehendidas as assignaturas geraes, os bilhetes de operarios, os bilhetes escolares, para as viagens circulares e para as escolas.

Poderão ser adoptadas, com auctorização do Conselho Federal, tarifas de bases decrescentes e bilhetes kilometricos.

Art. 10. Os indigentes serão transportados pela metade do preço mediante apresentação de certificado da auctoridade competente. A' ordem das auctoridades federaes ou cantonaes os individuos presos serão egualmente transportados por estradas de ferro.

Um regulamento approved pelo Conselho Federal fixará as disposições ulteriores relativas aos indigentes e aos transportes de policia.

Art. 11. Os viajantes terão direito ao transporte gratuito de dez kilogrammas de bagagens que guardará consigo, comtanto que possam elles ser collocadas no carro sem incommodar os outros viajantes.

Todas as outras bagagens serão submettidas a uma taxa cujo maximo é fixado em 5 centesimos por 100 kilos e por kilometro.

A taxa minima de transporte para os despachos de bagagens não excederá 25 centesimos no serviço interno e 40 centesimos no serviço directo.

Serão admittidas ao beneficio desta tarifa as encomendas não acompanhadas que possam ser consideradas como bagagens (mercadorias por expresso).

Mediante consentimento do conselho federal, poderá ser adoptado um outro modo de expedição com taxa uniforme, para a expedição da bagagem dos viajantes.

Art. 12 O calculo das distancias, do peso e das taxas é regulado pelas disposições do art. 23.

III. Transporte das mercadorias

Art. 13. As tarifas das mercadorias serão estabelecidas tomando por base o peso e as dimensões dos volumes; ter-se-á tambem em conta o valor e a importancia economica das mercadorias, na medida justificada pelos interesses da industria, das profissões, (*Gewerbe*) do commercio e da agricultura.

As maiores taxas são indicadas no quadro seguinte :

	PEQUENA VELOCIDADE										
	Expedições parciaes		VAGÕES COMPLETOS (1)								
			Classes geraes		Tarifas especiaes						
	1	2	A	B	I		II		III		
					a	b	a	b	a	b	
TAXA EM CENTESIMOS, POR 100 KILOGRAMMAS											
I. Despesas de Despachos:											
1 a 20 klms.	18	10	10	7,5	7,5	6	6	6	6	6	6
21 a 39 klms.											
Supplemento por kilometro	0,45	0,25	0,25	0,375	0,375	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
40 klms. e além	27	15	15	15	15	10	10	10	10	10	10
II. Taxas de secção por kilometro. . . .	3,5	1,7	1,35	1,25	1,1	0,95	0,8	0,85	0,7	0,75	0,42

(1) A, a para vagões completos de 5 toneis, b, c para os de 10 toneladas.

A taxa para os transportes em grande velocidade por vagões completos não poderá exceder o dobro da taxa relativa ás classes geraes por vagões completos em pequena velocidade.

Poderá o Conselho federal auctorizar a cobrança de uma taxa supplementar sobre os troncos de fortes rampas e sobre aquelles cujas condições de estabelecimento e de trafego forem completamente excepçionaes.

Não serão cobradas taxas supplementares sobre as linhas ou troncos de linhas actualmente em trafego, e sobre as quaes não se tenha ainda cobrado até a entrada em vigor da presente lei.

Com auctorização do Conselho federal poderão ser adoptadas tarifas de base decrescente.

Mediante consentimento do Conselho federal poderá ser cobrada uma taxa supplementar ou correspondente a um peso superior ao peso real para o transporte das mercadorias atravancadoras (*marchandises encombrante, sperrige güter*), e das materias inflammaveis e explosivas.

As materias primas, sem grande valor, necessarias á industria, ás profissões (*gewerbe*) e á agricultura, terão taxas em preços os mais baixos.

Art. 14. Além das tarifas normaes, serão estabelecidas tarifas excepçionaes, baseadas nas necessidades da industria, das profissões, do Commercio, da agricultura e das florestas.

Essas tarifas excepçionaes serão estabelecidas de modo que a concorrência estrangeira não seja favorecida com prejuizo da produção indigena.

Art. 15. O trafego de transito poderá ter reduções de taxas e tarifas excepçionaes, impostas pela concorrência das empresas de transporte estrangeiras.

Além disso, maiores facilidades poderão ser concedidas para o fim de desenvolver o trafego de transito; essas facilidades serão acompanhadas da applicação de tarifas necessarias para que as vantagens concedidas não prejudiquem, por outro lado, a produção indigena.

Art. 16 Para o transporte dos metaes preciosos, de numero e de objectos de valor declarado, cobrar-se-á uma taxa maxima de um centesimo por kilometro para um valor de 1000 francos.

Art. 17. Os productos agricolas, os productos industriaes de procedência suíssa levados pelo expedidor, assim como os utensilios destinados a seu uso pessoal serão transportados gratuitamente até ao peso de 25 kilogrammas pelos trens de viajantes e em vagões á parte, comtanto que o expedidor viaje no mesmo trem e retome os seus objectos immediatamente após a chegada ao destino. O excedente deste peso será submettido á taxa da primeira classe das expedições parciaes da tarifa das mercadorias.

Art. 18. Nos casos de calamidade publica, de carestia excepcional de generos alimenticios e forragem, serão concedidos momentaneamente para o transporte dos cereaes, da farinha, dos le-

gumes de casca (külsenfrüchten), batatas, forragens, etc., reduções de taxas que serão fixadas pelo Conselho federal, mediante prévio parecer da administração das estradas de ferro federaes.

Art. 19. As taxas para o transporte dos animais vivos, por trens de mercadorias serão calculadas em progressão decrescente por classes e quantidades transportadas (numero de cabeças, vagões completos), e não poderão exceder o total de 16 centesimos por cabeça e por kilometro na mais alta classe e de 2 centesimos na baixa. Em grande velocidade pederá ser cobrada uma sobre-taxa maxima de 40 %.

Art. 20. A taxa minima de transporte para as expedições de mercadorias e de animais não poderá exceder 40 centesimos no trafego interno e directo.

Art. 21. As taxas serão sempre calculadas pela via mais barata, e os prazos de transporte pela via mais curta, e isto, mesmo no caso em que essas estradas não façam exclusivamente parte da rede das estradas de ferro federaes.

Sob este fundamento, a administração das estradas de ferro terá a faculdade de determinar, á sua vontade, a via de transporte a seguir, no que disser respeito á sua rede, excepto no caso em que, de accordo com a lei federal de 29 de Março de 1893 sobre os transportes por estradas de ferro e barcos a vapor, tiver o expedidor prescripto um itinerario contrario na nota de expedição.

Tratando-se de transportes de ou para as estradas de ferro federaes, para os quaes a via mais curta tomar toda ou parte de uma linha suissa não pertencente á rede federal, mas offerecendo um systema de tarifas analogo e convenientes condições de trafego, esta linha poderá reivindicar o estabelecimento de tarifas directas e uma divisão equitativa do trafego, no que essa divisão não prejudicar interesses importantes das estradas de ferro federaes. As distancias serão calculadas segundo os kilometros effectivos, com excepção dos percursos onerados com sobre-taxas para os quaes as distancias serão proporcionalmente augmentadas.

Emquanto forem as mesmas condições, as convenções existentes antes de 1.º de Julho de 1901, em favor das linhas suissas não resgatadas, não poderão ser modificadas em um sentido menos favoravel.

Em falta de accordo a divisão do trafego será determinada pelo Conselho federal, com recurso para a Assembléa federal.

Art. 22. As disposições relativas ás taxas só dizem respeito ao transporte de uma estação para outra.

As mercadorias deverão ser entregues pelo expedidor nos logares de carregamento das estações e retiradas pelo destinatario na estação de destino.

Todavia, estabelecerá a administração das estradas de ferro nas principaes estações uma organização conveniente para o serviço de carretos das mercadorias do domicilio do expedidor á estação, e da estação ao domicilio do destinatario.

Salvo as excepções previstas pelo regulamento de transporte, o carregamento e descarga das mercadorias em grande velocidade e por expedições parciais, assim como os volumes sujeitos aos preços das classes geraes por vagões completos, serão effectuados pelos cuidados da administração das estradas de ferro e nenhuma taxa especial poderá ser cobrada por essas operações. O carregamento e descarga das outras mercadorias e dos animais vivos serão feitos pelos cuidados do expedidor e do destinatario, salvo si a estrada de ferro, á pedido do expedidor ou do destinatario effectuar essas operações cobrando as respectivas despesas.

Art. 23. As fracções de um kilometro serão contadas como kilometro inteiro na fixação das taxas.

Os volumes de menos de 20 kilogrammas, em grande e em pequena velocidade serão contados como de 20 kilogrammas completos, e os volumes de bagagem de menos de 10 kilogrammas, como 10 kilogrammas. O excedente de peso será calculado por unidades de 10 kilogrammas, cada fracção de 10 kilogrammas sendo contada como unidade inteira.

Quanto ás remessas de numerario e objectos de valor, as fracções de 500 francos serão contadas como uma somma de 500 francos.

Si a importancia exacta da taxa, calculada segundo estas prescripções não for divisivel por 5 ou si o resto for menor que um centesimo, o algarismo será arredondado e levado ao algarismo superior divisivel por 5.

IV Disposições transitorias

Art. 24. As tarifas das estradas de ferro federaes deverão ser estabelecidas o mais promptamente possivel segundo as disposições da presente lei.

Emquanto não forem, ficarão em vigor as existentes.

Art. 25. O Conselho federal fica encarregado, de conformidade com as disposições da lei federal de 17 de Junho de 1874 relativa ás votações populares sobre as leis e decretos federaes, de publicar a presente lei e marcar a época em que ella deverá entrar em vigor.

CAPITULO NONO

LEGISLAÇÃO DE DIVERSOS PAIZES DA EUROPA (1)

LEI DA RUMANIA DE ARRIL DE 1900

RELATIVA À CONSTRUÇÃO E AO TRAFEGO DAS ESTRADAS DE FERRO POR PARTICULARES

Art. 1. Os districtos, communas ou particulares poderão, com auctorização do Governo, e nas condições estipuladas na presente lei, construir estradas de ferro de bitola estreita ou normal, por si ou por intermedio de sociedades. As sociedades constituidas para este fim reger-se-ão inteiramente pelas disposições do Codigo de commercio. Os districtos e communas ficarão submettidos ás leis especiaes que lhes forem applicaveis quanto á constituição dos fundos necessarios á empresa.

Art. 2. Os pedidos de auctorização deverão ser apresentados ao Ministro das Obras Publicas, acompanhados de uma memoria minuciosa, indicando os pontos principaes da lei, para que fim e de que maneira será ella construida, com todas as suas dependencias, a data da conclusão dos trabalhos e da abertura ao trafego, e bem assim as suas tarifas.

Art. 3. Cada pedido fará objecto de um inquerito por parte do Ministerio das Obras Publicas, tendo por fim constatar a utilidade e inconveniencias do projecto, sobre o qual se pronunciarão tambem os conselhos de districtos e das communas interessados. Recebido o pedido, o Ministerio apresental-o-á dentro de quatro mezes ao Conselho dos ministros, depois de resolvidas todas as reclamações que este tiver levantado; si fôr accedido dará o Ministerio das Obras Publicas a auctorização solicitada, e declarará os trabalhos como de utilidade publica, de conformidade com a presente lei. A declaração de utilidade publica far-se-á por um decreto. No caso em que a construcção da linha não tiver sido começada dois annos depois de concedida a auctorização, ficará esta de pleno direito extincta. Quando a

(1) Veja o que a respeito se acha no primeiro volume,

linha não fôr entregue ao trafego no prazo fixado, o Ministro das Obras Publicas annullará a concessão, salvo si o Conselho dos Ministros, attendendo ás circumstancias, conceder prorrogação dos prazos. A concessão ficará igualmente annullada, quando passados cinco annos, não se realizar a abertura ao trafego, salvo nos casos de força maior, como taes admittidos pelo Conselho dos Ministros. Neste caso, o material rodante ficará sendo propriedade do concessionario, mas os trabalhos já executados, installações etc., passarão para o Estado, sem indemniação alguma.

Art. 4. Quando o inquerito, effectuado por ordem do Ministerio das Obras Publicas, demonstrar ser nociva ao interesse geral do Estado ou da defeza nacional a linha cuja concessão tiver sido pedida, será esta recusada.

Deverá ser objecto de leis especiaes a concessão das linhas Bucarest-Craiova directo, Tecuciu-Taurei, e Bucarest-Oltenitza.

Art. 5. Além das facilidades de desapropriação resultantes da declaração de utilidade publica, gosarão ainda os concessionarios das seguintes vantagens:

a) cessão gratuita dos terrenos do dominio do Estado ou da corôa, necessarios ao estabelecimento da linha e installações accessorias da estrada de ferro.

b) utilização das estradas de qualquer especie, si o Ministerio achar isso possivel.

c) direito de ligar as novas linhas á rêde do Estado. As despezas de ligação serão supportadas pela empresa ao passo que a construcção e as installações situadas no percurso de junção, bem como o respectivo trafego serão executados pelos cuidados do Ministerio das Obras Publicas.

d) isenção do pagamento de qualquer imposto ao Estado, aos districtos e ás communes, e de qualquer taxa de sello e de registro, pelo prazo de quinze (15) annos, a partir da data do decreto de declaração de utilidade publica.

e) isenção de direitos alfandegarios para todos os materiaes importados do estrangeiro, pelo prazo de vinte (20) annos, a partir da data da concessão, quando ditos materiaes não puderem ser adquiridos no paiz.

f) taxação para todos os materiaes destinados á construcção das linhas, transportados por vagões completos na rede do Estado, á razão de 3 bani (1) por tonelada e por kilometro.

g) isenção da obrigação de estabelecer uma linha telegraphica, quando o trafego da estrada effectuar se em linhas rectas, sem cruzamento de trens.

h) isenção da obrigação de estabelecer cancellas ou cercas, quando não houver serviço a noute.

(1) Um bani = um centesimo do franco (fr. 0.01).

Todas estas facilidades e isenções serão especificadas de uma maneira minuciosa por ocasião da concessão, e enumeradas separadamente no respectivo acto.

Art. 6. Quando a linha projectada offerecer interesse particular para o Estado, poderá o Ministerio das Obras Publicas pedir, por lei especial, que seja dada uma subvenção para sua construcção, fixando dita lei a importancia e a duração da mesma.

Art. 7. As tarifas previstas no acto de concessão serão consideradas *maximos*, e só poderão ser elevadas com auctorização do conselho de ministros.

Todas as tarifas, e as modificações que possam soffrer, serão levadas ao conhecimento dos interessados por meio de publicações minuciosas. Ellas serão calculadas de uma maneira uniforme para todos os viajantes e transportes de mercadorias da mesma cathegoria. As elevações de tarifas só serão applicaveis tres mezes depois de sua publicação.

Os horarios dos trens de viajantes só poderão ser postos em vigor depois de receberem a approvação do Ministerio das Obras Publicas, que deverá pronunciar-se no praso maximo de um mez. Quando este não tiver se pronunciado nesse praso, poderá ser posto em vigor o horario proposto.

Art. 8. A velocidade dos trens será determinada pelas administrações interessadas; ella não poderá exceder o algarismo maximo fixado pelo Ministerio das Obras Publicas.

Art. 9. Os concessionarios das linhas são obrigados a submeter todos os projectos das obras, antes da execução, ao Ministerio das Obras Publicas que as examinará no ponto de vista da segurança publica. Deverá este fazer conhecer sua decisão aos interessados, tres mezes, no maximo, depois do dia da apresentação desses projectos.

Quando no trafego da estrada, a conservação da linha e do material rodante não for feita de modo satisfactorio, occionando perigo para a segurança publica, terá direito o Ministerio, depois de inquerito tecnico, de fazer suspender o trafego, até que a administração tenha executado os melhoramentos por elle approvados.

Art. 10. Relativamente ao trafego, serão obrigadas as administrações dessas linhas a conformar-se com as disposições do regulamento concernente ao trafego por estradas de ferro e á segurança publica, o qual será feito pelo decreto real, em falta do que se lhe-á retirado o direito de trafegar. Esse regulamento conterà igualmente prescripções relativas ás inspecções periodicas de todas as installações mechanicas e do material rodante.

Art. 11. Em tempo de guerra e enquanto durar esta, o Estado terá o direito de occupar todas as linhas que a administração militar julgar necessarias, e dellas utilizar-se. Neste caso o Estado reembolsará os proprietarios das linhas occupadas da importancia

do damno que possa ter occasionado, indemnizando-as além disso da perda de receitas que tiverem soffrido. O total da indemnização a pagar para este effeito, será calculado segundo a média de rendimento estabelecido no art. 16 da presente lei, relativa aos tres annos precedentes á occupação das linhas.

Art. 12. Com respeito ás linhas que servirem o trafego publico de pessoas e de mercadorias, perceberá o Estado, no fim de 30 annos a contar da abertura ao trafego, 20 % do rendimento liquido, deduzidos 5 % de dividendo para os accionistas e 2 % para amortização.

Art. 13. Em caso de divergencias relativamente á importancia dessa somma, os concessionarios são obrigados a fornecer ao Ministerio das Obras Publicas, no correr do primeiro semestre de cada anno, o balanço geral do trafego correspondente ao exercicio precedente, e a pôr em qualquer tempo á sua disposição os registros e actos de que elle pedir comunicação.

Art. 14. No fim de 90 annos estas linhas passarão ao Estado sem indemnização alguma. Quanto ao material rodante será pago a juizo de arbitros.

Art. 15. As vistorias dos arbitros, conforme o artigo precedente, serão effectuadas por uma commissão de cinco membros, dos quaes dous engenheiros nomeados pelo Ministerio das Obras Publicas, dous engenheiros escolhidos pela administração de estradas de ferro interessada e um membro do tribunal de appellação do districto, designado á sorte. Esta commissão determinará o preço da compra.

Art. 16. O Estado se reserva o direito de adquirir, no fim de trinta (30) annos depois da abertura ao trafego, as estradas de ferro de interesse local que tiverem adquirido o caracter de interesse geral.

Art. 17. A commissão mencionada no art. 15 tomará como bases para fixação do preço da compra:

- a) a avaliação das construcções e installações na época da compra;
- b) o saldo liquido médio do trafego verificado durante os ultimos cinco annos, isto é, a differença entre o rendimento bruto e as despesas de trafego, capitalizada a 5 %.

A maior das duas sommas assim obtida representará o preço de resgate.

Art. 18. A cessão voluntaria de uma linha concedida, bem como a fusão de muitas linhas, só poderá effectuar-se mediante consentimento do Governo.

Quando o concessionario, ou outra pessoa em condições, abandonar uma linha, passará esta ao Estado sem indemnização. Neste caso tem o Estado o direito de adquirir o material rodante. O regulamento que será promulgado para execução da presente lei enumerará os casos em que uma linha deverá ser considerada

como abandonada, e bem assim as condições em que os interessados poderão continuar o tráfego.

Quando entrar uma linha em liquidação em consequencia de fallencia, não poderão os credores transferir dita linha a um novo concessionario sem o consentimento do Governo. Poderão, porém, elles mesmos continuar o tráfego. Quando não o fizerem, ou não puderem transferir a linha a um novo concessionario, o Estado trafegal-a-á por conta delles. As disposições deste artigo só são applicaveis ás linhas que servirem a tráfego publico.

Art. 19. No acto de concessão serão estipuladas as condições para o transporte de cartas e encomendas postaes de militares e suas bagagens, e dos presos, sobre as linhas concedidas, e egualmente as relativas á transmissão dos telegrammas officiaes e particulares pelos fios pertencentes ás suas linhas.

Art. 20. Os concessionarios serão obrigados a conceder ligação de outras linhas com as suas, desde que o Ministerio das Obras Publicas tenha dado a respectiva auctorização.

Art. 21. As linhas ferreas destinadas exclusivamente ao tráfego de uma fabrica, mina, pedreira, empresa agricola ou florestal, não servindo o tráfego publico de especie alguma, não serão submettidas ao regimen creado na presente lei, com excepção do que diz respeito ás medidas de segurança que forem prescriptas de conformidade com o art. 10. Os interessados gosarão, entretanto, dos privilegios concedidos nos alíneas *a* e *b* do art. 5 desta lei. Para a construcção de uma linha desse genero, bastará uma auctorização do conselho de ministros, obtida por intermedio do Ministerio das Obras Publicas; esta auctorização só será, aliás, necessaria quando a linha terminar em uma estrada de ferro. No caso de pedirem os interessados que lhes seja dado o favor da lei relativa ás desapropriações por utilidade publica, a concessão só poderá ser feita nas condições prescriptas no art. 3.º da lei.

Art. 22. As linhas concedidas de conformidade com esta lei, que servirem a tráfego publico, ou que tiverem gosado da lei de desapropriação, tornar-se-ão de utilidade publica (propriété publique). O concessionario poderá emittir obrigações garantidas, nos limites dos direitos que lhe tiverem sido concedidos. Os portadores dessas obrigações gosarão dos mesmos direitos reconhecidos aos outros credores.

Art. 23. As concessões anteriores gosarão dos beneficios da presente lei.

Art. 24. Um regulamento que posteriormente será promulgado fixará todas as particularidades de applicação da presente lei.

Art. 25. Todos os concessionarios serão obrigados a empregar pelo menos 60 % de funcionarios rumanios no tráfego de suas linhas.

Art. 26. São revogadas as leis anteriores, relativas á construcção e ao tráfego das estradas de ferro de interesse local.

DECRETO REAL DA HESPANHA DE 21 DE DEZEMBRO
DE 1900

SOBRE A CONCESSÃO DAS ESTRADAS DE FERRO E TRAMWAYS

Artigo unico. De hoje em deante só poderão ser concessionarios de estradas de ferro e de tramways, quer de interesse geral, quer de interesse particular, mas destinados ao uso publico, os cidadãos hespanhóes que tiverem domicilio permanente na Hespanha e as sociedades e companhias que se submeterem ás disposições seguintes:

1.º Ter domicilio na Hespanha, e reger-se exclusivamente pelas leis hespanholas em todas as manifestações de sua actividade;

2.º Exprimir em moeda hespanhola o valor nominal de suas accções e obrigações e converter nesta moeda a taxa dos juros e o total dos dividendos;

3.º Constituir os seus conselhos de administração sob a condição de que pelo menos dous terços de seus membros serão cidadãos hespanhóes com domicilio permanente na Hespanha;

4.º Escolher egualmente cidadãos hespanhóes com domicilio permanente na Hespanha para as funcções de director-gerente, e sub-director, e de engenheiros e chefes de serviços; exceptuados, entretanto, casos particulares e justificados que serão sub-mettidos á apreciação do Governo e á sua approvação expressa.

CONVENÇÃO INTERNACIONAL

SOBRE O TRANSPORTE DE MERCADORIAS POR ESTRADAS DE FERRO

De 14 de Outubro de 1890 com as modificações effectuadas pelo accordo de 16 de Julho de 1895 e pela convenção adicional de 16 de Junho de 1898

Celebrada entre a Allemanha, a Austria-Hungria, a Dinamarca, a França, a Italia, o Luxemburgo, a Hollanda, a Russia e a Suissa.

(Texto em vigor, a partir de 10 de Outubro de 1901)

Art. 1

(1) A presente convenção internacional se applicará a todos os transportes de mercadorias que forem executadas, sobre a base de uma nota de expedição directa, do territorio de um dos Estados contractantes para o territorio de um outro Estado contractante, pelas linhas de estradas de ferro que

forem indicadas na lista annexa, salvo as modificações que na mesma lista forem introduzidas de conformidade com as disposições do art. 58.

(2) As disposições regulamentares, de commum accôrdo tomadas pelos Estados contractantes, para execução da presente Convenção, terão o mesmo valor que a propria Convenção.

Art. 2

As disposições da presente Convenção não serão applicaveis ao transporte dos objectos seguintes:

1.º Os objectos cujo monopolio fôr reservado á administração dos Correios, mesmo sómente em um dos territorios a percorrer;

2.º Os objectos que por suas dimensões, peso ou acondicionamento não se prestarem ao transporte, em razão do material e do aparelhamento, mesmo de uma só das estradas de ferro cujo concurso fôr necessario para a execução do transporte;

3.º Os objectos cujo transporte fôr interdicto, em virtude de medida de ordem publica, no territorio de algum dos Estados a percorrer.

Art. 3

Disposições regulamentares designarão os objectos que, por causa de seu grande valor, de sua natureza ou dos perigos que apresentarem contra a regularidade e segurança do trafego, serão excluidos do transporte internacional regulado pela presente Convenção, ou serão admittidos a esse transporte sómente sob certas condições.

Art. 4.

Relativamente aos transportes internacionaes serão validas as condições das tarifas communs das associações ou uniões de estradas de ferro, assim como as das tarifas particulares de cada estrada de ferro, no que não forem contrarias á Convenção; de outro modo serão ellas consideradas como irritas e nullas.

Art. 5

(1) Todas as estradas designadas, de conformidade com o art. 1.º, serão obrigadas a effectuar, de accôrdo com as clausulas e condições da presente Convenção, qualquer remessa de mercadoria que constituir um transporte internacional, comtanto que:

1.º o expedidor se conforme com as prescripções da Convenção;

2.º o transporte seja possivel, em vista dos meios ordinarios de transporte;

3.º circumstancias de força maior não se oppoñham ao transporte.

(2) A estradas de ferro não serão obrigadas a acceitar os despachos, sinão quando o transporte puder ser effectuado immediatamente. As disposições particulares em vigor para a estação expedidora, determinarão si esta será obrigada a tomar provisoriamente em deposito as mercadorias cujo transporte não puder ser effectuado immediatamente.

(3) As expedições serão na ordem dos despachos, salvo si a estrada de ferro fizer valer um motivo sufficiente baseado nas necessidades do serviço do tráfego ou no interesse publico.

(4) A contraveção ás disposições deste artigo poderá dar logar a uma acção de indemnização por damno causado.

Art. 6.

(1) A expedição internacional (art. 1.º) deverá ser acompanhada de uma nota de expedição em que serão feitas as menções seguintes:

a) o logar e a data em que a nota de expedição (lettre de voiture, fracht brief) tiver sido feita;

b) a designação da estação de expedição e da administração expedidora;

c) a designação da estação de destino e o nome e domicilio do destinatario;

d) a designação da natureza da mercadoria, a indicação do peso, ou informação que substitua esta indicação, de conformidade com as disposições especiaes da estrada de ferro expedidora; além disso, para as mercadorias por volumes (colis, stückgut) a quantidade, a descripção do volume, as marcas e os numeros;

e) o pedido feito pelo expedidor da applicação das tarifas especiaes nas condições auctorizadas nos arts. 14 e 75;

f) a declaração, quando houver logar, da somma que representar o lucro na entrega (arts. 38 e 40);

g) declaração do modo de expedição, si em grande, si em pequena velocidade;

h) enumeração dos papeis necessarios exigidos pelas alfandegas, applicação de impostos e auctoridades de policia, e que devam acompanhar a mercadoria;

i) menção da expedição franca, quer tenha o expedidor pago a importancia real das despesas de transporte, quer tenha feito um deposito destinado a cobrir essas despesas (arts. 12, alinea 3);

k) o reembolso que onerar a mercadoria e os desembolsos que tiverem sido acceitos pela estrada de ferro (art. 13);

l) a menção do itinerario a seguir com indicação das estações em que devam ser feitas as operações de alfandega.

Em falta desta menção, a estrada de ferro escolherá o itinerario que lhe parecer mais vantajoso para o expedidor. A estrada de ferro não será responsavel pelas consequencias desta escolha, sinão tiver havido falta grave de sua parte.

Si o expedidor tiver indicado o itinerario a seguir, a estrada de ferro não poderá utilizar-se de um outro para effectuar o transporte, sinão sob as condições seguintes:

1.º as operações de alfandega far-se-ão sempre nas estações designadas pelo expedidor;

2.º não será reclamada taxa de transporte superior a que teria sido cobrada si a estrada de ferro se conformasse com o itinerario escolhido pelo expedidor;

3.º a mercadoria será entregue em praso que não excederá o resultante do itinerario indicado na nota de expedição;

Quando a estação expedidora escolher outro itinerario deverá avisar o expedidor.

m). o nome ou a razão commercial do expedidor, constatado por sua assignatura, bem como a indicação de seu endereço. A assignatura poderá ser impressa ou substituida pelo carimbo do expedidor, si o permittirem as leis ou regulamentos do logar da expedição.

2). As prescripções de minudencias relativas á redacção e conteúdo da nota de expedição, e notavelmente o formulario a applicar ficam reservados ás disposições de applicação da Convenção.

3). E' prohibido inserir na nota de expedição outras declarações, substituir essa nota por outras peças ou accrescentar-lhe outros documentos que não os auctorizados pela presente Convenção.

4). Todavia, quando as leis e os regulamentos do logar da expedição o ordenarem, a estrada de ferro poderá exigir do expedidor, além da nota de expedição, uma peça destinada a ficar nas mãos da administração para lhe servir de prova do contracto de transporte.

5). A administração da estrada de ferro poderá crear egualmente para as necessidades de seu serviço interior um talão (stammheft) para ficar na estação expedidora, tendo o mesmo numero que a nota de expedição e a duplicata.

Art. 7.

1). O expedidor é responsavel pela exactidão das indicações e das declarações contidas na nota de expedição; elle supportará todas as consequencias resultantes irregulares, inexactas ou incompletas.

2). A estrada de ferro terá sempre o direito de verificar si o conteúdo dos volumes corresponde ás indicações da nota de expedição. A verificação será feita de conformidade com as leis e regulamentos do territorio em que se effectuar. O interessado de direito será chamado para assistir a esta verificação, salvo quando fôr ella feita em virtude de medidas de policia que cada governo tem o direito de tomar no interesse da segurança e ordem publica.

3). As leis e regulamentos de cada Estado regularão do mesmo modo o que diz respeito ao direito e obrigação de constatar e fiscalizar o peso da mercadoria e o numero dos volumes.

4). As disposições regulamentares fixarão a sobretaxa que, em caso de declaração inexacta do conteúdo ou indicação de um peso inferior ao peso real, e bem assim no caso de sobrecarga de um vagão carregado pelo expedidor, deva ser paga ás estradas de ferro que tiverem tomado parte no transporte, sem prejuizo, sendo necessario, do pagamento complementar da differença das despesas de transporte e de qualquer indemnização pelo damno que resultar, assim como da pena em que incorrer, em virtude das disposições penaes ou dos regulamentos de policia.

5). A sobretaxa não será devida :

a) em caso de indicação inexacta do peso, quando a pesagem pela estrada de ferro fôr obrigatoria, segundo as prescripções em vigor na estação expedidora ;

b) em caso de indicação inexacta do peso ou de sobrecarga de um vagão, quando o expedidor tiver pedido na nota de expedição que a pesagem seja effectuado pela estrada de ferro ;

c) em caso de sobrecarga occasionada no correr do transporte por influencias atmosphericas, si o expedidor provar que se conformou, carregando o vagão, com as prescripções vigentes na estação expedidora.

Art. 8.

1). O contracto de transporte fica concluido desde que a estação expedidora tiver acceitado para transportar a mercadoria com a nota de expedição. A estação expedidora constatará a acceitação pondo seu carimbo na nota de expedição com a data da acceitação.

2). O carimbo será posto immediatamente depois de apresentada a mercadoria designada na nota de expedição. O expedidor poderá pedir que o carimbo seja posto na sua presença.

3). Depois de carimbada assim, a nota de expedição fará prova do contracto de transporte.

4). Entretanto, relativamente ás mercadorias que, de conformidade com as prescripções das tarifas ou das convenções especiaes, no que taes convenções especiaes fôrem auctorizadas no territorio em que se applicarem, são carregadas pelo expedidor, as designações da nota de expedição, relativas quer ao peso quer ao numero dos volumes não farão prova contra a estrada de ferro, sinão quando a verificação deste peso e do numero dos volumes tiver sido feita pela estrada de ferro e constatada na nota de expedição.

5). A estrada de ferro é obrigada a certificar o recebimento da mercadoria e a data da entrega ao transporte, numa duplicata do nota de expedição que lhe deverá ser apresentada pelo expedidor conjunctamente com a nota de expedição.

6). Esta duplicata não terá nem o valor da nota de expedição que acompanham os objectos, nem o de um conhecimento.

Art. 9.

1). Quando pela natureza da mercadoria fôr necessario acondicional-a para preserval-a de perdas e avarias no correr dos transportes, cabe fazel-o ao expedidor.

2). Si o expedidor não tiver cumprido esta obrigação, a estrada de ferro, quando não rejeitar a mercadoria, terá o direito de pedir que o expedidor reconheça, por uma menção especial na nota de expedição, quer a falta absoluta de acondicionamento, quer o acondicionamento defeituoso, e que além disso remetta á estação expedidora uma declaração especial, de conformidade com o modelo que será determinado nas disposições regulamentares.

3). O expedidor será responsavel pelas consequencias das faltas assim constatadas, bem como pelos vicios não apparentes do acondicionamento. Todos os damnos resultantes desses defeitos de acondicionamentos ficam a cargo de expedidor que deverá indemnizar a estrada de ferro quando fôr o caso. Si não houver declaração, o expedidor não será responsavel pelos defeitos apparentes do acondicionamento, sinão quando fôr culpado de dólo.

Art. 10.

O 1) expedidor é obrigado a juntar á nota do expedição os papeis que antes da entrega da mercadoria ao destinatario fõrem necesarios para o preenchimento de formalidades de alfandega, de imposto ou de policia. O expedidor é responsavel para com a estrada de ferro por todos os damnos que puderem resultar da ausencia, insufficiencia ou irregularidade dessas peças, salvo no caso de falta da parte da estrada de ferro.

2). A estrada de ferro não será obrigada a examinar si os papeis são exactos e sufficientes.

3). As formalidades de alfandega, de impostos ou de policia serão preenchidas durante o trajecto pela estrada de ferro. Esta terá a liberdade de sob sua responsabilidade confiar este trabalho a um commissario, ou se encarregar ella propria delle. Em ambos os casos a estrada de ferro terá as obrigações de um commissario.

(4) Entretanto, a pessoa que tiver direito á mercadoria poderá, por si mesma ou por um mandatario designado na nota de expedição, assistir ás operações de alfandega para dar todas as informações necessarias relativas a tarifcação da mercadoria e apresentar suas observações. Esta faculdade permittida á pessoa de direito não importa nem o direito de apossar-se da mercadoria, nem o de proceder ás operações de alfandega.

(5) O destinatario terá o direito de preencher na chegada da mercadoria á estação de destino ás formalidades de alfandega e de imposto, salvo estipulações contrarias na nota de expedição.

Art. 11.

(1) Os preços de transporte serão calculadas de conformidade com as tarifas legalmente em vigor e devidamente publicados. Todo tratado particular que tiver por effeito conceder a um ou muitos expedidores uma redução de preço sobre as tarifas, fica formalmente interdito e nullo de pleno direito. Todavia, são auctorizadas as reduções de preço devidamente publicadas e egualmente accessiveis a todos nas mesmas condições.

(2) Não serão cobradas, em proveito das estradas de ferro, além das taxas de transporte e despesas accessorias ou especiaes previstas nas tarifas, sinão as despesas feitas pelas estradas de ferro, como direitos de sahida, de entrada ou de transito, despesas de carreto de uma estação para outra não prevista nas tarifas, despesas de reparações necessitadas pelo acondicionamento exterior ou interior das mercadorias para assegurar-lhes a conservação. Essas despesas deverão ser devidamente constatadas e serão mencionadas na nota de expedição que será acompanhada das peças justificativas.

Art. 12.

(1). Quando as despesas de transporte não tiverem sido pagas por occasião da entrega da mercadoria ao transporte, serão consideradas como a cargo do destinatario.

(2) A estrada de ferro expedidora poderá exigir o adiantamento das despesas de transporte quando tratar-se de mercadorias que, de accôrdo com sua apreciação forem sujeitas a prompta deterioração, ou que, por seu valor insignificante, não lhe assegure sufficientemente as despesas de transporte.

(3) Quando no caso do transporte pago, não puder ser a importancia das despesas exactamente fixada no momento do despacho, a estrada de ferro poderá exigir o deposito de uma quantia que represente approximadamente essas despesas.

(4) Em caso de applicação irregular da tarifa ou de erros de calculo na fixação das despesas de transporte e das accessorios, a differença para mais ou para menos deverá ser reembolsada. A acção de rectificação presereverá em um anno, a partir do dia do pagamento, quando não tiver havido entre as partes um reconhecimento da divida, uma transacção ou uma sentença. As disposições contidas no artigo 45, alíneas 3 e 4, são applicaveis á prescripção mencionada acima. A disposição do alínea 1 do artigo 44 não se applica neste caso.

Art. 13.

(1) O expedidor poderá onerar a mercadoria com um reembolso até á importancia do seu valor. O reembolso poderá ser

recusado para as mercadorias cujo preço de transporte, possa ser reclamado préviamente pela estrada de ferro (art. 12 alinea 2).

(2) A expedição mediante reembolso fica sujeita á percepção de uma taxa que será determinada pelas tarifas.

(3) A estrada de ferro não será obrigada a pagar o reembolso ao expedidor, sinão quando o destinatario tiver pago a respectiva importancia. A estrada de ferro não será obrigada a pagar adeantadamente despesas feitas antes da consignação da mercadoria.

(4) Si a mercadoria tiver sido entregue ao destinatario sem pagamento prévio do reembolso, a estrada de ferro será responsável pelo damno, e será obrigada a pagar immediatamente ao expedidor a importancia desse damno até á importancia do reembolso, reservado seu recurso contra o destinatario.

Art. 14.

(1) As disposições regulamentares estabelecerão prescripções geraes relativas aos prazos *maximos* de entrega, ao calculo, ao ponto de partida, a interrupção e ao fim dos prazos de entrega.

(2) Quando, de accôrdo com as leis e regulamentos de um paiz puderem ser creadas tarifas especiaes de preços reduzidos e prazos dilatados, as administrações das estradas de ferro desse paz poderão applicar tambem essas tarifas com prazos dilatados ao trafego internacional.

(3) Os prazos de entrega serão além disso fixados nas disposições das tarifas applicaveis em cada caso especial.

Art. 15

(1) Só o expedidor tem o direito de dispôr da mercadoria, quer retirando-a na estação de partida, quer detendo-a durante o trajecto, ou fazendo entregal-a no logar de destino, ou durante o trajecto, ou ainda em uma estação situada além do ponto de destino, ou em um ramal, a uma pessoa differente do destinatario indicado na nota de expedição. A estrada de ferro, como lhe parecer, poderá, a pedido do expedidor, aceitar disposições referentes ultteriores ao estabelecimento, ao augmento, á diminuição ou retirada de reembolsos ou á franquia dos objectos expedidos. Não serão admittidas disposições ultteriores além das indicadas acima.

(2) Não obstante, o expedidor não poderá exercer este direito, sinão quando apresentar a duplicata da nota de expedição. A estrada de ferro que se conformar com as ordens do expedidor, sem exigir a apresentação da duplicata, será responsável pelo prejuizo causado por esse factio ao destinatario, a que esta duplicata tiver sido remettida pelo expedidor.

(3) A estrada de ferro não é obrigada a executar essas ordens do expedidor, sinão quando forem transmittidas pela estação expedidora.

(4) O direito do expedidor, ainda que munido da duplicata cessará quando, chegada ao destino a mercadoria, a nota

de expedição tiver sido entregue ao destinatario, ou quando este tiver intentado a acção mencionada no art. 16, citando a estrada de ferro. A partir deste momento, o direito de dispôr passará ao destinatario, devendo a estrada de ferro conformar-se com as ordens d'este, sob pena de ficar perante elle responsavel pela mercadoria.

(5) A estrada de ferro não poderá se recusar a cumprir as ordens de que se faz menção no alinea 1, nem produzir atrasos ou modificações a essas ordens, salvo quando resultar perturbação ao serviço regular do trafego.

(6) As ordens mencionadas no alinea 1 deverão ser dadas por meio de uma declaração escripta e assignada pelo expedidor, de conformidade com o formulario prescripto nas Disposições regulamentares. A dita declaração deverá ser repetida na duplicata da nota de expedição a qual será ao mesmo tempo apresentada á estrada de ferro e restituida por esta ao expedidor.

(7) Qualquer disposição do expedidor dada por outro modo será considerada irrita e nulla.

(8) A estrada de ferro terá direito ao reembolso das despesas resultantes das ordens mencionadas no alinea 1, salvo si a ordem tiver sido por falta sua.

Art. 16.

(1) A estrada de ferro é obrigada a entregar no lugar do destino, a nota de expedição e a mercadoria ao destinatario, mediante recibo e reembolso do total de seu credito resultante de nota de expedição.

(2) Chegada a mercadoria ao lugar de destino, o destinatario é auctorizado, quer no seu proprio interesse, quer no de outrem, a fazer valer em seu proprio nome, perante a estrada de ferro, os direitos resultantes do contracto de transporte, para execução das obrigações que este contracto lhe impõe. Elle poderá, sobretudo, pedir a estrada de ferro a entrega da nota de expedição e da mercadoria. Este direito extingue-se, quando o expedidor, munido da duplicata, tiver dado a estrada de ferro, em virtude do art. 15, uma ordem contraria.

(3) A estação destinataria designada pelo expedidor é considerada como lugar de entrega.

Art. 17.

O recebimento da mercadoria e da nota de expedição, obriga o destinatario a pagar á estrada de ferro a importancia dos creditos resultantes da nota de expedição.

(1) Quando o transporte fôr impedido ou interrompido por força maior ou por caso fortuito, e não puder a mercadoria ser transportada por outra via, a estrada de ferro pedirá novas instrucções ao expedidor.

(2) O expedidor poderá rescindir o contracto ficando a seu cargo pagar á estrada de ferro a importancia das despesas preparatorias ao transporte, as de descarga e de transporte proporcionalmente á distancia já percorrida, salvo estando em falta a estrada de ferro.

(3) Quando em caso de interrupção puder o transporte ser effectuado por uma outra estrada, a estrada de ferro terá o direito de decidir, si fôr do interesse do expedidor, quer fazer continuar a mercadoria por outro itinerario, quer retel-a pedindo instrucções ao expedidor.

(4) Quando o expedidor não estiver de posse da duplicata da nota de expedição, as instrucções que dér, nos casos previstos no presente artigo, não poderão modificar a designação do destinatario nem o lugar de destino.

Art. 19

A entrega das mercadorias, bem como a obrigação eventual da estrada de ferro de remetter a mercadoria ao domicilio de um destinatario não domiciliado na estação de destino, serão regulares de conformidade com as leis e regulamentos em vigor, e applicaveis á estrada de ferro encarregada da entrega.

Art. 20

A estrada de ferro que transportar em ultimo lugar é obrigada a fazer a cobrança da totalidade dos creditos resultantes da nota de expedição, particularmente das despesas de transportes, das despesas accessorias, de alfandega, e outros desembolsos exigidos para execução dos transportes, reembolsos e outras quantias que possam onerar a mercadoria. Ella fará tanto por sua conta como pela das estradas de ferro que a tiverem precedido ou dos outros interessados.

Art. 21

A estrada de ferro tem sobre a mercadoria os direitos de um credor pignoratício pela totalidade dos creditos designados no art. 20. Esses direitos subsistirão em quanto estiver a mercadoria com a estrada de ferro ou nas mãos de um terceiro em seu lugar.

Art. 22

Os effectos do direito pignoratício serão regulados de accordo com as leis do paiz em que se effectuar a entrega.

Art. 23

(1) Cada estrada de ferro, depois de receber, quer na partida quer na chegada, as despesas de transporte e outros creditos resultantes do contracto de transporte, é obrigada a pagar ás estradas de ferro interessadas, a parte que lhes tocar dessas despesas e creditos.

(2) A estrada de ferro que transportar em ultimo lugar é

responsavel pelo pagamento da nota de expedição, quando entregar a mercadoria sem receber a importancia devida pelo destinatario, reservados os direitos da estrada de ferro contra o destinatario.

(3) A entrega da mercadoria por um transportador ao transportador subsequente dá ao primeiro o direito de debitar ao transportador subsequente em conta corrente a importancia das despesas e creditos que onerarem a mercadoria no momento da entrega, sem prejuizo da conta definitiva a estabelecer de conformidade com o alinea 1 do presente artigo.

(4) Os creditos de uma estrada de ferro sobre uma outra, que resultarem de um transporte internacional, não são sequestráveis, quando a estrada de ferro devedora tiver sua séde em um territorio differente daquelle de que depender a estrada de ferro credora. Só será exceptuado o caso do sequestro executado em virtude de sentença da auctoridade judiciaria do Estado a que pertencer a estrada de ferro credora.

(5) O material rodante das estradas de ferro, assim como os objectos moveis quaesquer contidos no mesmo e que pertencerem á estrada de ferro, não poderão egualmente ser objecto de qualquer sequestro em um territorio differente d'aquelle de que depender a estrada de ferro proprietaria, salvo o caso de ser o sequestro executado em virtude da sentença da auctoridade judiciaria do Estado a que pertencer a estrada de ferro proprietaria.

Art. 24

(1) Quando apparecerem obstaculos á entrega da mercadoria, a estação encarregada da entrega deverá prevenir sem demora o expedidor por intermedio da estação expedidora. Em caso algum deverá ella devolver a mercadoria sem o consentimento do expedidor.

(2) Além disso, e salvo as disposições do artigo seguinte, o modo de proceder em caso de impedimento levantado contra a entrega será determinado pelas leis e regulamentos em vigor, applicaveis á estrada de ferro encarregada da entrega.

Art. 25

(1) Em todos os casos de perda total ou parcial, e de avaria, as administrações de estradas de ferro são obrigadas a fazer indagações immediatas, constatar o seu resultado por escripto e communicar-o aos interessados, a pedido, e sempre á estação expedidora.

(2) Quando a estrada de ferro descobrir ou suppuzer que existe uma perda parcial ou avaria da mercadoria, ou quando a pessoa de direito allegar a sua existencia, será immediatamente lavrado um auto pela estrada de ferro para constatar o estado da mercadoria, a importancia do damno e, tanto quanto possivel, a causa da perda parcial ou da avaria e a época a que ellas

remontarem. Em caso de perda total da mercadoria será igualmente lavrado um auto.

(3) A verificação deverá ser feita de conformidade com as leis e regulamentos do paiz em que se effectuar.

(4) Além disso, os interessados terão o direito de pedir a constatação judiciaria do estado da mercadoria.

Art. 26.

(1) As acções contra as estradas de ferro que nascerem do contracto de transporte internacional só pertencem áquelle que tiver direito de dispor da mercadoria.

(2) O expedidor que não apresentar a duplicata não poderá intentar a acção, sinão quando o destinatario auctorizal-o a isso, salvo si provar que o destinatario recusou a mercadoria.

Art. 27

(1) A estrada de ferro que tiver acceitado para transporte a mercadoria com a nota de expedição será responsavel pela execução do contracto de transporte durante o percurso total até á entrega.

(2) Cada estrada de ferro subsequente pelo proprio facto da entrega da mercadoria com a nota de expedição primitiva, participa do contracto de transporte, de accôrdo com a nota de expedição, e aceita a obrigação de executar o transporte em virtude dessa nota.

(3) A acção baseada no contracto de transporte internacional não poderá, salvo recurso entre as estradas de ferro, ser intentada sinão contra a primeira administração ou a que tiver recebido em ultimo logar a mercadoria com a nota de expedição, ou contra a administração em cuja rêde tiver sido causado o damno. Quem pedil-a, terá o direito de escolha entre as ditas administrações.

(4) A acção só será intentada perante um tribunal com séde no Estado em que a administração interessada tiver seu domicilio, e que será competente, segundo as leis desse Estado.

(5) Uma vez intentada a acção, fica extincto o direito de opção entre as estradas de ferro mencionadas no alinea 3.

Art. 28

As reclamações baseadas no contracto de transporte internacional poderão ser movidas contra uma outra administração, differente das designadas do art. 27 alinea 3, quando se apresentarem sob a fôrma de reconvenções ou de excepção, sendo o pedido principal fundado no mesmo contracto de transporte.

Art. 29

A estrada de ferro é responsavel pelos agentes empregados em seu serviço e outras pessoas encarregadas da execução do contracto de transporte que lhe incumbir.

Art. 30

A estrada de ferro é responsável, salvo as disposições contidas nos artigos abaixo, pelo damno resultante da perda (total ou parcial) ou da avaria da mercadoria, a partir do momento da aceitação para transporte até ao da entrega. Ella será desonerada dessa responsabilidade, provando que o damno teve por causa falta daquelle que tiver direito á mercadoria, uma ordem deste que não resulte de falta da estrada de ferro, um vicio proprio da mercadoria (deterioração interior, diminuição de peso, escoamento ordinario etc.), ou um caso de força maior.

Art. 31

(1) A estrada de ferro não é responsável :

1.º Pela avaria sobrevinda ás mercadorias que, em virtude das prescripções das tarifas ou das convenções celebradas com o expedidor e mencionadas na nota de expedição, sejam transportadas em vagão descoberto,—sendo a avaria resultante do perigo inherente a esse modo de transporte ;

2.º Pela avaria sobrevinda ás mercadorias que, de accôrdo com a declaração do expedidor na nota de expedição (art. 9), forem entregues a granel ou mal acondicionadas, embora por sua natureza e para evitar perdas e avarias, exijam um acondicionamento,—sendo a avaria resultante da falta ou defeito do acondicionamento.

3.º Pela avaria sobrevinda ás mercadorias que, em virtude das prescripções das tarifas ou de convenções celebradas com o expedidor e mencionadas na nota de expedição, sendo essas convenções auctorizadas no territorio do Estado em que forem applicadas, tiverem sido carregadas pelo expedidor ou descarregadas pelo destinatario,—sendo a avaria resultante do perigo inherente á operação do carregamento e da descarga, ou de carregamento defeituoso ;

4.º Pela avaria sobrevinda ás mercadorias que, por causas inherentes á sua natureza, são expostas ao perigo particular de perder-se total ou parcialmente, ou a avariar-se, especificadamente em consequencia de ruptura, ferrugem, corrosão, deterioração interior e espontanea, escoamento extraordinario, excicção e desperdicio proprio—sendo a avaria resultante deste perigo ;

5.º pela avaria causada aos animaes vivos—sendo a avaria resultante do perigo particular que acarreta o transporte de animaes, de uns para outros ;

6.º pela avaria sobrevinda ás mercadorias e animaes cujo transporte, nos termos das tarifas e accôrds celebrados com o expedidor, e mencionadas na nota de expedição, é effectuado com um conductor especial (Begleiter)—sendo a avaria resultante do perigo que os conductores têm por fim evitar.

(2) Quando, attendendo ás circumstancias do facto, a avaria possa resultar de uma das causas mencionadas acima, haverá presumpção de que a avaria resulta de uma dessas causas, salvo si a pessoa de direito estabelecer o contrario.

Art. 32

(1) Relativamente ás mercadorias que, em consequencia de sua natureza particular, soffrem em regra geral, pelo simples facto do transporte, uma diminuição de peso, a estrada de ferro não responderá por essas faltas sinão quando excederem a tolerancia determinada nas Disposições regulamentares.

(2) No caso em que muitos volumes forem transportados com uma só nota de expedição, a tolerancia será calculada separadamente para cada volume quando na nota de expedição foi indicado o seu peso isolado, ou possa este ser constatado de outro modo.

(3) Todavia esta restricção de responsabilidade só poderá ser invocada quando ficar provado que a perda, segundo as circumstancias do facto, não resulta da natureza da mercadoria, ou que a tolerancia fixada não poderá applicar-se em razão da natureza da mercadoria ou das circumstancias em que a falta se tiver produzido.

(4) Em caso de perda total da mercadoria nenhuma deducção poderá ser feita pela diminuição em viagem.

Art. 33

Quando a entrega não tiver sido effectuada dentro de trinta dias que se seguirem ao prazo fixado para a mesma (art. 14), poderá a pessoa de direito, sem precisar fornecer outra prova, considerar perdida a mercadoria.

Art. 34

Quando em virtude dos artigos precedentes, a indemnização por perda total ou parcial da mercadoria ficar a cargo da estrada de ferro, a indemnização será calculada segundo o preço correntes das mercadorias da mesma natureza e qualidade, no lugar e na occasião em que a mercadoria tiver sido aceita para transporte. Em falta de preço corrente, a indemnização será calculada segundo o valor ordinario da mercadoria avaliada sobre as mesmas bases. Serão além disso contados os direitos de alfandega, taxas de transportes e outras despesas que tiverem sido feitas.

Art. 35

As estradas de ferro terão a faculdade de offerecer ao publico condições especiaes (tarifas especiaes) nas quaes será fixa-

do o maximo de indemnização a pagar no caso de perda ou avaria, com a condição de que essas tarifas especiaes correspondam a uma redução sobre o preço de transporte total calculado segundo as respectivas tarifas ordinarias de cada estrada de ferro sendo o mesmo maximo applicado a todo o percurso.

Art. 36

(1) A pessoa de direito, recebendo o pagamento da indemnização pela mercadoria perdida, poderá fazer no recibo uma observação segundo a qual, si for a mercadoria encontrada dentro dos quatro mezes da expiração do prazo de entrega, ser-lhe-á dado aviso immediatamente pela estrada de ferro. Será dado documento escripto desta reserva.

(2) Neste caso poderá a pessoa de direito, no prazo de trinta dias a partir do dia do aviso, exigir que a mercadoria lhe seja entregue sem despesa, na estação expedidora ou conforme optar, na de destino designada na nota de expedição e mediante a indemnização que tiver recebido.

(3) Si não tiver sido feita a observação de que se trata no alinea 1, ou si a pessoa de direito não tiver dado instruções no prazo de 30 dias mencionado no alinea 2 acima, ou si a mercadoria tiver sido encontrada posteriormente ao prazo de quatro mezes, a estrada de ferro disporá da mercadoria encontrada segundo as leis de seu paiz.

Art. 37

Em caso de avaria a estrada de ferro terá de pagar a importância total da depreciação soffrida pela mercadoria. Si a expedição tiver sido feita no regimen de uma tarifa especial, de conformidade com o art. 35, a indemnização a pagar será proporcionalmente reduzida.

Art. 38

(1) Si houver declaração de lucro na entrega, poderá ser paga no caso de perda total ou parcial, além da indemnização fixada no art. 34, e em caso de avaria, além da indemnização fixada no art. 37, indemnização por perdas e danos que não poderão exceder a somma fixada pela declaração, ficando a cargo da pessoa de direito estabelecer a existencia e a importancia do damno.

(2) As Disposições regulamentares fixarão o maximo da taxa suplementar que deverá ser paga em caso de declaração da somma que representar o lucro na entrega.

Art. 39

A estrada de ferro é responsavel pelo damno causado por inobservancia dos prazos de entrega (art. 14), salvo si provar que o atrazo provem de uma circumstancia independente de sua vontade e de seu acto.

Art. 40

(1) Em caso de atraso na entrega, poderá ser reclamado sem ser preciso provar ter resultado damno desse atraso:

1/10 do preço de transporte para um atraso igual ou inferior a 1/10 do prazo de entrega;

2/10 do preço de transporte para um atraso igual ou inferior a 2/10 do prazo de entrega;

3/10 do preço de transporte para um atraso igual ou inferior a 3/10 do prazo de entrega;

4/10 do preço de transporte para um atraso igual ou inferior a 4/10 do prazo de entrega;

5/10 do preço de transporte para um atraso superior a 4/10 do prazo de entrega

(2) Quando fôr fornecida dita prova, poderá ser paga a título de perdas e danos, uma somma que não obstante não deverá exceder o preço de transporte.

(3) Si tiver havido declaração de lucros na entrega, poderá ser reclamado, sem necessidade de provar ter resultado damno desse atraso:

$\frac{2}{10}$ do preço de transporte para um atraso igual ou inferior a $\frac{1}{10}$ do prazo de entrega;

$\frac{4}{10}$ do preço de transporte para um atraso igual ou inferior a $\frac{2}{10}$ do prazo de entrega;

$\frac{6}{10}$ do preço de transporte para um atraso igual ou inferior a $\frac{3}{10}$ do prazo de entrega;

$\frac{8}{10}$ do preço de transporte para um atraso igual ou inferior a $\frac{4}{10}$ do prazo de entrega;

$\frac{10}{10}$ do preço de transporte para um atraso superior a $\frac{4}{10}$ do do prazo de entrega.

(4) Quando fôr fornecida a prova de ter resultado damno desse atraso, poderá ser paga a importancia desse damno. Em um e outro caso, a importancia da indemnização não poderá exceder a somma declarada.

Art. 41

O pagamento da indemnização completa, contendo os danos e os lucros, poderá ser pedida em todos os casos em que o damno tiver por causa d'ólo ou falta grave da parte da estrada de ferro.

Art. 42

A pessoa de direito poderá pedir juros de 6 % sobre a somma fixada como indemnização. Esses juros começarão a correr a partir do dia do pedido.

Art. 43

A responsabilidade resultante do contracto de transporte não se applica aos objectos que, embora excluidos do transporte ou

só admittidos sob certas condições, tiverem sido expedidos com declaração incorrecta ou inexacta, ou para os quaes o expedidor não tenha tomado as medidas de segurança prescriptas.

Art. 44

(1) O pagamento do preço de transporte e das outras despesas a cargo da mercadoria, e o recebimento da mercadoria extinguem qualquer acção contra a estrada de ferro, proveniente do contracto de transporte.

(2) Não obstante a acção não ficará extincta :

1.º quando a pessoa puder provar que o damno teve por causa dóló ou falta grave da estrada de ferro;

2.º em caso de reclamação por atrazo, sendo ella feita a alguma das administrações designadas como responsaveis no art. 27, alinea 3, dentro de um prazo que não exceda quinze dias, excluido o do recebimento;

3.º em caso de reclamação por faltas verificadas de accôrdo com o artigo 25, antes da acceitação da mercadoria pelo destinatario, ou cuja constatação tiver sido feita de conformidade com o art. 25, e só por falta da estrada de ferro tiver sido omittida;

4.º em caso de reclamação por damnos não apparentes exteriormente, cuja existencia tenha sido verificada depois do recebimento, mas sómente nas seguintes condições :

a) o pedido de verificação feito á estrada de ferro ou ao tribunal competente de accôrdo com o art. 25 deverá effectuar-se immediatamente depois do descobrimento do damno, e o mais tardar dentro dos sete dias que se seguirem ao recebimento da mercadoria;

b) a pessoa de direito deverá provar que o damno produziu-se no intervalo decorrido entre a entrega para transporte e a entrega ao destinatario.

Quando, entretanto, a verificação da mercadoria pelo destinatario tiver sido possível na estação de destino, e tiver sido offerida pela estrada de ferro, não será mais applicavel a disposição contida no paragrapho 4.

(3) Ao destinatario será livre recusar o recebimento da mercadoria, mesmo depois do recebimento da nota de expedição e pagamento das despesas de transporte, emquanto o damno cuja existencia proclamar, não tiver sido verificado de accôrdo com a sua requisição. As resalvas feitas por occasião do recebimento da mercadoria serão de nenhum effeito, salvo si fôrem acceitas pela estrada de ferro.

(4) Si faltar alguns dos objectos designados na nota de expedição, na occasião da entrega, poderá o destinatario excluir no recibo (art. 16) os objectos não entregues designando-os especificadamente.

(5) As reclamações mencionadas no presente artigo deverão ser feitas por escripto.

Art. 45

(1) As acções de indemnização por perda total ou parcial, avaria da mercadoria ou atrazo na entrega prescreverão em um anno quando a indemnização já não tiver sido fixada por um reconhecimento da estrada de ferro, por transacção ou por sentença. A prescripção será de tres annos, tractando-se de acção por perdas e damnos previsto no art. 44, n.º 1.

(2) Em caso de avaria ou perda parcial da mercadoria, a prescripção correrá a partir do dia da entrega; em caso da perda total da mercadoria ou de atrazo na entrega, a prescripção correrá do dia em que expirar o prazo da entrega.

(4) A interrupção da prescripção reger-se-á segundo as leis do paiz, em que fôr intentada a acção.

(4) Em caso de reclamação escripta, dirigida á estrada de ferro pela pessoa de direito, não se dará a prescripção enquanto a reclamação estiver por decidir. Si fôr regeitada a reclamação, retomará a prescripção o seu curso a partir do dia em que a estrada de ferro tiver notificado por escripto sua resposta ao reclamante, e restituído as peças justificativas que tiverem sido juntadas á reclamação. A prova do recebimento da reclamação ou da resposta e a da restitução das peças ficam a cargo de quem invocar este facto. As reclamações ulteriores dirigidas á estrada de ferro ou ás auctoridades superiores não suspendem a prescripção.

Art. 46

As reclamações extinctas ou prescriptas de conformidade com as disposições dos arts 44 e 45 não poderão ser renovadas, quer sob a fórma de um pedido reconvençional quer sob a de uma excepção.

Art. 47

(1) A estrada de ferro que tiver pago uma indemnização em virtude das disposições da presente convenção terá o direito de recurso contra as estradas de ferro que tiverem tomado parte no transporte de accôrdo com as disposições seguintes:

1.º E' unica responsavel a estrada de ferro por cuja culpa tiver sido o damno causado;

2.º quando o damno tiver sido causado por culpa de muitas estradas de ferro, cada uma dellas responderá pelo damno causado por sua propria falta. Si na especie fôr impossivel essa distincção conforme as circumstancias do facto, a repartição da indemnização far-se-á entre as estradas de ferro que tiverem commettido a falta, segundo os principios estabelecido no n.º 3;

3.º si não puder ser provado que o damno foi causado por culpa de uma ou muitas estradas de ferro, todas as estradas de ferro interessadas no transporte, com excepção d'aquellas que provarem que o damno não se produziu em suas linhas, responderão pelo dam-

no proporcionalmente ao preço de transporte que cada uma tiver cobrado de conformidade com a tarifa, em caso de execução regular de transporte.

(2) No caso de insolvabilidade de uma das estradas de ferro mencionadas no presente artigo o damno que resultar para a estrada de ferro que tiver pago a indemnização será repartido por todas as estradas de ferro que tiverem tomado parte no transporte proporcionalmente ao preço de transporte que tocar a cada uma.

Art. 48

(1) As regras enunciadas no art. 47 serão applicadas em caso de atrazo. Quando o atrazo tiver tido por causa uma falta collectiva de muitas estradas de ferro a indemnização ficará a cargo das estradas de ferro proporcionalmente á duração do atrazo nas respectivas rédes.

(2) Em falta de convenções especiaes, as Disposições regulamentares determinarão o modo de repartir o prazo de entrega pelas diversas estradas que tomarem parte no transporte.

Art. 49

Em caso de recurso não haverá solidariedade entre muitas^s estradas de ferro interessadas no transporte.

Art. 50

O pedido de recurso entre estradas de ferro terá por base a decisão definitiva dada ao processo principal contra a estrada de ferro que exercer o recurso de indemnização, comtanto que a citação tenha sido devidamente feita ás estradas de ferro para accionar por via de recurso, e que estas tenham podido tomar parte no processo. O juiz a cargo de quem estiver a acção principal fixará, seguundo as circumstancias do facto, os prazos estricitamente necessarios para uso desse direito.

Art. 51

(1) A estrada de ferro que quizer exercer seu recurso deverá fazer seu pedido em uma e mesma instancia contra todas as estradas de ferro interessadas com as quaes não tiver entrado em accordo, sob pena de perder o recurso contra todas as estradas de ferro não accionadas.

Art. 52

Não será permittido interpôr recurso *en garantie* (*Die Verbindung des Rückgriffverfahrens*) na instancia relativa ao pedido principal de indemnização.

Art. 53

(1) Para todas as acções recursorias é exclusivamente competente o juiz do domicilio da estrada de ferro contra a qual fizer o recurso.

(2) Quando se dever intentar acção contra muitas estradas de ferro, a estrada de ferro que promovel-a terá o preito de escolher entre os juizos reconhecidos competentes em virtude do alinea 1 do presente artigo, aquelle que perante o qual promoverá a acção.

Art. 54

Serão respeitadas as convenções particulares que as estradas de ferro fizerem entre si relativamente ao recurso, quer previamente quer em cada caso especial.

Art. 55

Salvo as disposições contrarias da presente Convenção as regras de processo a seguir serão as do juiz competente.

Art. 56

(1) As sentenças proferidas com discussão ou á revelia das partes pelo juiz competente em virtude das disposições da presente Convenção, serão, quando se tornarem executorias em virtude das leis applicadas por esse juiz competente, declaradas executorias nos Estados signatarios da Convenção pela auctoridade competente, sob as condições, e segundo a fórma estabelecida pela legislação desse Estado, mas sem revisão da materia principal do julgado.

Esta disposição não se applica ás sentenças que só fôrem executorias provisoriamente, nem tampouco ás condemnações por perdas e danos que fôrem pronunciadas além das custas do processo, contra um auctor, em consequencia de sua acção não ser aceita.

(2) A caução a prestar para garantia do pagamento das custas não poderá ser exigida por occasião das acções judicias baseadas no contracto de transporte internacional.

Art. 57

(1) Para facilitar e assegurar a execução da presente Convenção, será organizada uma repartição central dos transportes internacionaes, á qual incumbirá :

1.º receber as communicações de cada um dos Estados contractantes e de cada uma das administrações de estradas de ferro interessadas, transmitindo-as aos outros Estados e administrações;

2.º Obter, coordenar e publicar informações de qualquer natureza que interessarem ao serviço dos transportes internacionaes;

3.º proferir, a pedido das partes, sentenças sobre os litigios que possam surgir entre as estradas de ferro;

4.º instruir os pedidos de modificação da presente Convenção, e em todos os casos, quando fôr preciso, propôr aos diversos Estados a reunião de uma nova Conferencia;

5.º facilitar finalmente entre as diversas administrações as relações financeiras necessarias exigidas pelo serviço dos transportes internacionaes e a cobrança dos pagamentos em móra, assegurando neste ponto de vista as relações das estradas de ferro entre si.

(2) Um regulamento especial determinará a séde, a composição e a organização dessa Repartição, e bem assim os seus meios de acção.

Art. 58

(1) A Repartição central prevista no art. 57 fica encarregada de receber as notificações dos Estados relativamente á inscripção ou suppressão de uma estrada de ferro na lista organizada de accordo com o art. 1.º

(2) A entrada effectiva de uma nova estrada de ferro no serviços dos transportes internacionaes só se realizará um mez depois de comunicação da Repartição notificando aos outros Estados.

(3) A suppressão de uma estrada de ferro será feita pela Repartição central logo que tiver recebido de um dos Estados contractantes a comunicação de ter este constatado que, por uma razão financeira ou por impedimento material, uma estrada de ferro dependente desse Estado, e constante da lista por elle organizada não se acha mais nas condições de satisfazer ás obrigações que lhe são impostas pela Convenção.

(4) O simples recebimento do aviso emanado da Repartição dará immediatamente a cada administração o direito de terminar, com a estrada de ferro denunciada, todas as relações de transporte internacional, salvo quanto aos transportes iniciados que deverão ser continuados até ao destino.

Art. 59

(1) De tres em tres annos reunir-se-ão em Conferencia os delegados dos Estados que participarem da Convenção, para o fim de effectuar as modificações julgadas necessarias na presente Convenção.

(2) Não obstante, a pedido da quarta parte pelo menos dos Estados interessados poderá haver Conferencia antes dessa época.

Art. 60

A presente Convenção é obrigatoria para cada Estado interessado durante o prazo de tres annos a partir do dia em que entrar em vigor. Todo Estado, que quizer retirar-se no fim desse prazo, deverá prevenir aos outros Estados com antecedencia de um anno. Em falta de comunicação, esta obrigação será considerada prorogada por um novo periodo de tres annos.

CAPITULO DECIMO

LEGISLAÇÃO ARGENTINA E MEXICANA

LEI GERAL DE ESTRADAS DE FERRO NACIONAES DA REPUBLICA ARGENTINA

DE 24 DE NOVEMBRO DE 1891 (1)

Titulo primeiro

Disposições preliminares

Artigo 1.º A construcção e trafego de todas as estradas de ferro da Republica, bem como as relações de direito a que ellas derem lugar, estarão sujeitas ás prescripções desta lei.

Art. 2.º Para os effeitos desta lei as estradas de ferro se dividem em nacionaes e provinciaes.

Art. 3.º Consideram-se nacionaes:

1.º As estradas de ferro de propriedade da nação.

2.º As que forem garantidas subvencionadas ou auctorizadas por ella.

3.º As que ligarem a capital ou um territorio federal, com uma ou mais provincias ou territorios; e as que communicarem uma provincia com outra, ou um ponto qualquer do territorio da nação com um estado estrangeiro.

Art. 4.º São estradas de ferro provinciaes as construidas ou auctorizadas pelas provincias, dentro dos limites de seus respectivos territorios.

Titulo segundo

Disposições relativas ás estradas de ferro nacionaes

CAPITULO I

DA LINHA E SUA CONSERVAÇÃO

Art. 5.º Toda empresa ou administração de estrada de ferro nacional, desde que seja a linha entregue ao serviço publico, tem os seguintes deveres:

(1) Foi apresentado, no anno findo (1902) ao Congresso Federal, um importante projecto de nova lei de estradas de ferro, que não publico por não estar ainda em vigor

1.º Manter sempre a estrada em bom estado de modo que possa ser percorrida sem perigo pelos trens, e cuidar por consequente de todos os estragos e dos embaraços que apparecerem ao uso regular da linha, extendendo-se esta mesma prescripção aos armazens, depositos e mais accessorios da estrada.

2.º Conservar em bom estado o trem rodante que será de qualidade e quantidade sufficiente para supprir ás necessidades da estrada, em relação á actividade ordinaria das commuicações entre as diversas povoações que ligarem, devendo sujeitar-se, quanto á construcção da linha e trem rodante, aos typos estabelecidos pelo Poder Executivo, nos respectivos regulamentos.

3.º Estabelecer telegraphos electricos e mantel-os em toda extensão da estrada para seu uso.

4.º Illuminar as estações e passagens de nivel, desde o pôr do sol até á chegada do ultimo trem.

5.º Estabelecer a guarda e o serviço das cancellas nas passagens de nivel.

6.º Manter a segurança e manobra das agulhas nos desvios e cruzamentos.

7.º Fechar a estrada nos logares e na extensão que fôrem de terminados pelo Poder Executivo.

8.º Estabelecer cancellas ou fossos de defesa (cattle-guard) em todos os pontos em que as estradas de ferro cruzarem os caminhos ou ruas publicas em nivel. Estas cancellas deverão fechar-se, quando qualquer trem approximar-se, abrindo-se depois que tiver passado, para deixar livre o transito.

9.º Fazer os trabalhos necessarios para deixar livre o transito nas ruas ou caminhos publicos que atravessar a estrada de ferro.

10. Construir as canalizações e obras necessarias para deixar livre o escoamento das aguas dos terrenos marginaes.

Art. 6. Sem prejuizo das responsabilidades penaes, as empresas são obrigadas a executar os trabalhos necessarios para que a linha esteja nas condições do artigo anterior, dentro do prazo que fôr determinado pela Directoria das Estradas de Ferro; mas, em caso de urgencia, e quando aquellas não derem cumprimento á immediata execução do que for ordenado, essa Directoria procederá á immediata execução desses trabalhos, á custa da respectiva empresa.

Art. 7. Nenhuma locomotiva, tender ou carro, poderá se entregue ao serviço publico sem prévio exame de peritos e auctorização da Directoria de Estradas de Ferro.

Quando fôr uma locomotiva ou vehiculo retirado do serviço para reparações por estragos graves, não poderá ser restituído a elle, sem exame e auctorizações novos.

Art. 8. A Directoria de Estradas de Ferro fará examinar, sempre que julgar conveniente, todo o material fixo e movel do

tráfego das estradas de ferro, fazendo excluir do serviço os que não offerecerem a segurança necessaria.

Art. 9. Quando a empresa não se conformar com o exame dos peritos, será este exame submettido a arbitros technicos, e o material declarado em máu estado não poderá ser empregado até á decisão destes.

Art. 10. Ao conceder as auctorizações mencionadas nos artigos anteriores, a Directoria de Estradas de Ferro estabelecerá quanto possivel a uniformidade de typo no material da via permanente e do trem rodante.

Art. 11. As empresas deverão conservar nas estações nos trens e em toda a extensão da estrada, de dia e de noite, desde o começo até ao fim do movimento diario, o numero de empregados que forem necessarios para que o serviço seja feito com regularidade, e sem embaraço e perigo de accidentes.

Esses empregados estarão munidos das instrucções e meios requeridos para o bom cumprimento de suas obrigações.

CAPITULO II

DA FORMAÇÃO E MARCHA DOS TRENS

Art. 12. A formação e marcha dos trens serão de acôrdo com os regulamentos que forem expedidos pelo Poder Executivo, nos quaes serão estabelecidos o pessoal de cada um, o numero e classe dos vehiculos e a ordem de sua collocação; o numero e systema dos freios; os signaes e avisos; o systema de communições entre o machinista, os empregados do trem e os passageiros, a velocidade maxima e minima que terão os trens; apparatus e utensilios que deverão ser conduzidos em cada trem para casos de accidente; o systema de illuminação dos trens.

Art. 13. As empresas deverão levar ao conhecimento do publico, por meio dos jornaes e de avisos collocados em todas as estações, o itinerario dos trens, e as horas de sahida e de chegada.

As mudanças que fôrem nelles effectuadas serão communicadas ao publico pelos mesmos meios indicados, com antecedencia de pelo menos quinze (15) dias.

Os horarios serão estabelecidos com approvação da Directoria das Estradas de Ferro, que intervirá para o fim de assegurar a commodidade dos passageiros e a correspondencia dos trens de linhas distinctas.

Art. 14. Os trens deverão seguir em sua marcha a velocidade e o itinerario que tiver a empresa fixado de antemão.

Si, por causa de accidentes, ou para evitar perigos fôr alterada essa marcha, o conductor do trem deverá justificar-o, lavrando uma acta que será assignada por tres (3) passageiros, pelo menos.

A falta desta formalidade tornará a empresa responsavel por essa alteração.

Art. 15. A Directoria de Estradas de Ferro poderá auctorizar, em casos extraordinarios, a redução do praso fixado para a publicação dos avisos a que se referem os artigos anteriores.

CAPITULO III

OBRIGAÇÕES DAS EMPRESAS

Art. 16. As empresas não poderão oppôr-se a que outra estrada de ferro entronque com a sua, passe por cima ou por baixo, com tanto que os trabalhos que para isso se fizerem não interrompam o serviço regular dos trens da linha primitiva.

Em caso de entroncamento ou cruzamento de nivel, a nova empresa collocará no ponto de intersecção uma casinha e um guarda dependente da empresa primitiva, encarregado de dar aos trens de ambas linhas, os signaes necessarios para evitar choques ou contratempos no serviço.

Para poder estabelecer-se um cruzamento de nivel será necessaria permissão do Poder Executivo, sem que isso importe em um direito adquirido.

Art. 17. As empresas não poderão oppôr-se a que suas linhas sejam cruzadas por caminhos ordinarios; nem tampouco á construcção de canaes ou cursos artificiaes de agua que atravessarem a linha sempre que as obras que se fizerem por esse motivo não prejudicarem a solidez da linha, nem interromperem de qualquer maneira o serviço regular dos trens.

Art. 18. As empresas de estradas de ferro serão obrigadas a transportar gratuitamente:

1. A mala da correspondencia dos Correios.
2. O empregado que a administração respectiva encarregar da mala. A Directoria Geral dos Correios determinará quaes os trens ordinarios que conduzirão essas malas. A empresa deverá destinar nos trens compartimentos especiaes para esse fim, capazes de conter todas as malas postaes.
3. Os funcionarios ou encarregados da inspecção e vigilancia das estradas de ferro.
4. Os funcionarios judiciaes ou policiaes que fôrem proceder a investigações sobre delictos commettidos nas estações ou nos trens, ou sobre accidentes occorridos na linha.

Art. 19. O Poder Executivo ou as auctoridades que elle determinar terão direito de preferencia para transportar por ferrovia as forças militares e os materiaes de guerra que quizerem, avisando duas horas antes ao chefe da estação respectiva a sahida do trem, e pagando pela tropa a metade do preço da passagem da ultima classe, pelos officiaes a metade do preço do logar que occuparem, e pelos materiaes a metade do preço da tarifa.

Art. 20. O Poder Executivo ou as auctoridades que elle determinar terão direito de exigir um trem extraordinario, avisando com antecedencia de tres horas, mediante o pagamento da tarifa ordinaria, segundo a capacidade do trem requisitado.

Art. 21. Em caso de commoção interna ou invasão estrangeira, o Poder Executivo poderá tomar por sua conta o trafego das estradas de ferro, pagando ás empresas uma indemnização tendo por base o termo médio do que tiverem produzido no ultimo semestre.

Art. 22. Todas as empresas são obrigadas a repartir o uso de qualquer de suas estações com as outras companhias cujas linhas se unirem á sua, devendo fixar de commum accordo o preço e as demais condições desta communhão.

Art. 23. Quando se unirem em algum ponto duas ou mais estradas de ferro construidas por empresas differentes, os carros de carga ou de passageiros de qualquer dellas poderão transitar nas linhas da outra, pagando portagem, e de conformidade com as condições que estabelecerem por mutuo accordo.

Art. 24. No caso de não se effectuarem os accordos a que se referem os artigos anteriores, a Directoria de Estradas de Ferro fixará um praso preceptorio para sua celebração, vencido o qual se procederá como determina dita Directoria, emquanto não se resolver a questão por arbitros que as empresas nomearão perante o Juiz respectivo.

Art. 25. As empresas são obrigadas a combinar os serviços de transportes, tanto de viajantes como de mercadorias, com as demais linhas que entroncarem com as suas, embora de bitolas differentes.

Quando as empresas não celebrarem os convenios necessarios para essa combinação, a Directoria de Estradas de Ferro fixará um prazo preceptorio para esse effeito, findo o qual se fará a combinação como fôr determinado por dita Directoria, emquanto a questão não se resolver por arbitros que as empresas nomearão perante o Juiz respectivo.

CAPITULO IV

DAS CONCESSÕES DAS ESTRADAS DE FERRO NACIONAES

Art. 26. As empresas que explorarem ou construirem estradas de ferro nacionaes terão domicilio legal na Republica. Seus livros deverão escripturar-se em castelhano e serão rubricados segundo o Codigo de Commercio.

Art. 27. Qualquer que seja o logar onde estiverem situadas as Directorias ou Administrações das empresas, deverão estas constituir um representante na capital da Republica com plenos poderes para todos os effeitos desta lei e das concessões respectivas.

Art. 28. Não serão reconhecidas como despesas de Directoria e Administração das estradas de ferro nacionaes as que fôrem realizadas fóra da Republica.

Art. 29. As concessões de estradas de ferro caducarão:

Si não fôr assignado o contracto respectivo dentro de um anno a contar da data da promulgação da lei que a auctorisar, e não fôr dado começo ás obras dentro dos prazos marcados na lei de concessão, ou das prorrogações concedidas nos casos de força maior, reconhecidos pelo Poder Executivo.

Art. 30. Os privilegios, exempções de impostos, premios ou subvenções concedidas ás empresas de estradas de ferro, caducarão egualmente no caso de interrupção total ou parcial do serviço da linha durante seis mezes, salvo os casos de força maior reconhecidos pelo Poder Executivo, ou declarados pelo Tribunal competente.

Art. 31. As despesas feitas pelo Governo por conta das empresas garantidas ou subvencionadas, nos casos previstos por esta lei, serão deduzidas pela Directoria de Estradas de Ferro das primeiras quotas de garantia ou subvenção que pertencerem ás respectivas empresas.

A Directoria cobrará judicialmente por via executiva as despesas feitas nos mesmos casos por conta das empresas que não tiverem subvenção ou garantia.

Art. 32. A obrigação do Governo por garantia de juros é cumprida entregando ás empresas a somma necessaria para completar a renda garantida, computando-se como renda liquida o excesso da receita bruta da linha explorada sobre a despesa de trafego reconhecida no contracto de concessão.

Quando a lei de concessão não estabelecer a maneira de determinar as despesas de trafego para os effeitos da garantia, entender-se-á que ellas ficam fixadas em cincoenta por cento (50 %) da renda bruta.

Não serão levadas á conta de despesas de trafego as occasionadas por trens expressos que não tenham sido solicitadas pelo Governo ou pelo publico, salvo os casos de serviço urgente previstos nos regulamentos do Poder Executivo.

Titulo terceiro

Disposições communs a todas as estradas de ferro

CAPITULO I

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Art. 33. As tarifas relativas ao transporte das pessoas e ao excesso das bagagens deverão ser communicadas á Directoria Geral de Estradas de Ferro Nacionaes e levadas ao conhecimento

do publico pela fórma prescripta para os horarios. Deverão egualmente ser collocados á vista em todas as estações os regulamentos concernentes ás bagagens e á admissão e deveres dos viajantes.

Art. 34. Em todas as estações a bilheteria deverá abrir-se pelo menos 30 minutos antes da hora marcada para a sahida do trem. A entrega das bagagens poderá fazer-se até dous minutos antes da sahida.

Art. 35. Todo habitante da Republica tem direito de servir-se das estradas de ferro em trafego, respeitadas as leis e os regulamentos.

As empresas terão o direito de não acceitar nos trens e estações, ou expulsar dellas, as pessoas que por seu estado molestarem o publico, que conduzirem armas de fogo carregadas, ou não quizerem sujeitar-se aos regulamentos, justificando o facto em auto firmado por dois passageiros, pelo menos, como testemunhas. A expulsão do trem deverá fazer-se na primeira estação, com entrega da bagagem, podendo todavia serem isoladas essas pessoas em um compartimento especial.

Art. 36. Todos os passageiros têm o direito de continuar no mesmo carro até ao fim da viagem em cada linha.

Art. 37. O viajante que por falta de carro se vir obrigado a entrar em carro de classe superior á designada em seu bilhete nada satisfará á empresa pelo excesso de preço do logar.

Si pelo contrario, em virtude da mesma causa, o viajante tiver que occupar um logar de classe inferior, a empresa deverá devolver-lhe a importancia integral de seu bilhete no fim da viagem. Quando, por occupados todos os logares da classe expressa no bilhete, o viajante tiver de ficar de pé, terá direito a que lhe seja devolvida a metade de sua passagem, salvo convenção em contrario.

Art. 38. Todos os passageiros terão direito de conduzir gratuitamente, como bagagem, volumes cujo peso total não exceda de 50 kilogrammas, devendo a empresa entregar-lhes uma senha que sirva para a entrega delles no destino.

Os volumes que não estorvarem os passageiros poderão ser conduzidos nos carros.

Art. 39. As empresas deverão entregar aos passageiros immediatamente depois da chegada ao destino todos os volumes que constituirem sua bagagem. Em caso de extravio ou estrago de alguns, pagar-se-á indemnização de accordo com as tarifas que para isso tiver sido feito no respectivo regulamento, segundo a natureza e qualidade dos volumes.

Art. 40. As empresas não responderão pelos objectos que os passageiros conduzirem consigo. Nem tão pouco pelas joias, pedrarias, dinheiro, bilhetes de banco, titulos de divida publica ou hypothecarios, ou outros documentos da mesma classe, contidos em alguma bagagem que se tenha entregado para transpor-

tar, si não tiverem sido mencionados especial e determinadamente.

Art. 41. Haverá em cada estação um registro visado mensalmente pelo Inspector, no qual os passageiros poderão escrever suas reclamações, contra a empresa ou seus empregados, e do mesmo modo nos trens de passageiros.

Art. 42. Haverá em cada estação uma ambulancia provida de medicamentos, ligaduras e mais utensilios que possam ser necessarios em casos de accidentes.

Art. 43. Não poderão ser conduzidas materias explosivas nos trens de passageiros. Esta disposição não se refere ás pequenas quantidades de polvora que conduzirem os caçadores.

CAPITULO II

DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS

Art. 44. As empresas communicarão á Directoria de estradas de ferro as tarifas e regulamentos que estabelecere para o transporte de mercadorias, pela forma indicada para a tarifa e regulamentos de passageiros. As mudanças que fôrem introduzidas serão communicadas ao publico um mez antes de entrarem em vigor.

As tarifas relativas ao transporte de passageiros e mercadorias serão justas e razoaveis.

Art. 45. As empresas deverão registrar os volumes de mercadorias á medida que fôrem entregues a despacho, apresentando *carta de porte*, (1), si o exigir o expedidor, ou dando simplesmente, em caso contrario, um recibo que indique a natureza e peso dos volumes, a importancia total do frete, e o tempo em que deverá ser feito o transporte.

A expedição das mercadorias será feita na mesma ordem dos despachos, sem preferencia para ninguem, e o seu transporte continuo, desde o ponto de despacho até ao de destino, ainda mesmo que o trajecto abranja linhas differentes.

Art. 46. Não obstante o disposto no artigo anterior serão preferidos para o transporte:

1.º Os fructos e provisões destinados ao consumo diario da sspopulações ligadas pela estrada de ferro.

2.º As bagagens dos passageiros e os volumes de encomendas cujo peso não exceder de 50 kilogrammas.

3.º As malas de correspondencia e encommendas postaes.

4.º Os objectos destinados ao serviço publico para os quaes o Governo Nacional ou Provincial reclamar preferencia de despacho, em razão de urgencia.

(1) Nota de expedição.

Art. 47. Todos os expedidores deverão fazer declaração prévia do numero, peso, classe e qualidade das mercadorias que remetter.

Art. 48. Poderá rectificar-se na chegada dos volumes, qualquer erro que tenha sido commettido na estação expedidora, no preço ou no peso; este direito é reciproco entre as empresas e o publico, e deverá ser acceito no acto de entregar a mercadoria por quem ou a quem disser respeito a importancia do erro commettido.

As duvidas que surgirem sobre o preço e o peso, insufficiencia de acondicionamento, ou cobertura dos volumes e estado da mercadoria, devem ser submettidos á resolução da Inspeção do Governo. Quando na estação não estiver presente nenhum inspector, e o remettente não quizer esperar a intervenção da Directoria de Estradas de Ferro, a questão será submettida a arbitros designados no acto um por cada parte, com faculdade de nomear terceiros em caso de divergencia, pagando ambas as partes por metade os honorarios.

Art. 49. As tarifas serão uniformes para todos aquelles que se servirem da estrada de ferro.

Poderá não obstante a empresa reduzir os preços da tarifa, em favor dos expedidores que acceitarem prazos mais largos que os correspondentes na ordem de registro, ou dos que se obrigarem a dar em periodos determinados um minimo de toneladas de carga. A concessão a um ou muitos remettentes, será extensiva a todos aquelles que se sujeitarem ás mesmas condições, e não poderá ser feita sem auctorização prévia da Directoria de Estradas de Ferro.

Art. 50. As obrigações ou responsabilidades das empresas relativamente aos expedidores, por perdas, avarias ou atrasos na expedição ou na entrega de mercadorias serão regidas pelas disposições do Codigo de Commercio. Serão tambem applicaveis ás empresas de estradas de ferro, as disposições das leis geraes sobre transportes, em todas as partes não previstas pela presente lei.

Art. 51. Os objectos esquecidos nos carros, nas estação ou na linha, ou cujos donos, consignatarios ou remettentes sejam ignorados, serão conservados em deposito pela empresa, e serão lançados em um registro especial, com designação do dia e logar em que tiverem sido encontradas e dos seus signaes principaes.

Art. 52. O deposito de taes objectos será annuciado ao publico por meio de avisos affixados nas estações da linha. Si, dentro de tres mezes contados da data da affixação dos avisos, ninguem se apresentar a reclamar-los, serão vendidos em hasta publica, ficando o producto á disposição do Juiz competente, para que ordene sua entrega ao fisco, deducção feita das despesas occasionadas.

Art. 53. Quando os objectos fôrem de facil deterioração, serão immediatamente vendidos em hasta publica, com auctori-

zação prévia da Inspeção do Governo, procedendo-se relativamente ao preço como se dispõe no artigo anterior.

CAPITULO III

SERVIDÕES MOTIVADAS PELAS ESTRADAS DE FERRO

Art. 54. Os proprietarios dos terrenos marginaes ás vias ferreas não poderão despejar lixo, nem obstruir de maneira alguma as valletas lateraes, nem servir-se dellas como de desaguardouros, com excepção daquellas que, por sua inclinação natural, possam levar a desagua na linha.

Art. 55. Fica prohibido a todas as pessoas extranhas ao serviço da estrada, introduzir-se ou estacionar nella, salvo empregados publicos no exercicio de suas funcções. E' igualmente prohibido levar para dentro da estrada qualquer especie de animaes, só podendo ella ser atravessada em pontos destinados para este fim, cumprindo ao seu conductor fazel-os sahir quando se approximar o trem. Esta medida é extensiva aos conductores de carros de outra classe de vehiculos.

Art. 56. A menos de vinte metros de distancia da linha é prohibido :

1.º Abrir sanjas, fazer escavações, explorar pedreiras ou minas, e em geral executar qualquer obra analoga, que possa prejudicar a solidez da linha.

2.º Construir edificações de falha ou de outra materia combustivel.

3.º Fazer cercas, cimenteiras, depositos ou tulhas de materias inflammaveis ou combustiveis

Art. 57. Fica tambem prohibido, á distancia menor de cinco metros da linha :

1.º dar aos muros ou cercas que fõrem construidos sahida para a linha, excepção daquelles fundos que a ferrovia dividir, aos quaes poderá dar-se essas sahidas com permissão da auctoridade administrativa.

2.º fazer depositos ou tulhas de colheitas, materiaes de construcção e quaesquer outros objectos.

Art. 58. E' igualmente prohibido :

1.º Construir muros ou cercas, á distancia menor de dois metros.

2.º fazer plantações de arvores a menos de doze metros da linha.

Art. 59. As disposições dos artigos antecedentes não são applicaveis aos proprietarios dos terrenos marginaes ás vias publicas pelas quaes passar a estrada de ferro dentro do recinto das povoações ou cidades.

Art. 60. Si algumas das obras especificadas nos artigos antecedentes existir antes de construir-se a estrada de ferro, á distancia

menor do que a indicada em ditos artigos, poderá ser desapropriada, a pedido da empresa constructora. Si não verificar-se a desapropriação, não poderão executar-se nas obras outros trabalhos sinão os necessarios para conservar-os no mesmo estado, ficando prohibida sua reconstrucção, quando vierem a destruir-se. Neste caso, porém, a empresa estará obrigada a indemnizar ao proprietario o damno resultante da servidão imposta.

Art. 61. A disposiçào contida no § 2.º do artigo 57 não é applicavel :

1.º Ao deposito de materias não inflammaveis sempre que sua altura não exceder a dos terraplenos por onde passar a ferrovia.

2.º Ao deposito ou pilhas momentaneo de materiaes de construcção ou de objectos destinados ao cultivo.

3.º Ao deposito ou tulhas de fructos da colheita, emquanto esta se praticar. Nestes casos a empresa não será responsavel por perda ou deterioraçào que soffrerem os objectos, sem culpa sua ou de seus agentes, em consequencia do serviço da ferrovia

Art. 62. As distancias indicadas nos artigos antecedentes serão contadas horizontalmente desde a linha inferior dos taludes do terrapleno das vias ferreas, desde a superior dos córtes e desde o bordo exterior das valletas, e na falta dessas, serão medidas a partir de metro e meio do trilho exterior da linha.

Art. 63. Sem prejuizo da respectiva pena os contraventores os artigos precedentes serão obrigados a restabelecer as causas no estado anterior, e a responder por todos os prejuizos causados. Si no prazo marcado pelo Juiz perante o qual for levada a queixa, não tiver o infractor restabelecido as cousas no seu estado anterior, poderá fazel-o a empresa á custa d'elle, com prévia auctorição do Juiz.

CAPITULO IV

OBRIGAÇÕES DAS EMPRESAS

Art. 64. As empresas ligadas entre si devem ser consideradas uma só para todos os effeitos do contracto em materia de transporte, sem prejnizo das acções que possam competir ás Compahias entre si, em consequencia das bases da combinaçào.

Art. 65. As empresas tem o dever de velar para que todos os empregados sejam idoneos e diligentes. Sua responsabilidade perante os passageiros e expedidores por damnos resultantes das faltas de sens empregados, estende-se a todos os actos executados por estes no exercicio de snas funcções.

Em caso de accidentes, incumbe ás empresas provar si o damno resulta de caso fortuito ou de força maior.

Art. 66. São nullas as clausulas estabelecidas nos regulamentos, notas de expedição e bilhetes pelos quaes fõrem considerados exoneradas as empresas das responsabilidades que lhes impõem as leis.

Art. 67. Fica absolutamente prohibido ás empresas de estradas de ferro que servirem a uma mesma região celebrar entre si convenios, destinados a manter determinadas tarifas, ou a formar um fundo commum dos productos para repartir entre si os lucros, em qualquer proporção; no caso de serem celebrados taes convenios cada dia de sua vigencia será considerado uma infracção distincta.

Art. 69. As empresas que fixam suas tarifas sem intervenção do Governo, não poderão modificá-las para o fim de fazer concorrência a outras empresas de transporte, por terra ou por agua, posteriormente estabelecidas, durante cinco annos, a contar do começo dos trabalhos necessarios para o estabelecimento dessas empresas posteriores.

Titulo IV

Inspecção por parte do Governo

CAPITULO I

DAS ESTRADAS DE FERRO EM TRAFEGO

Art. 69. Compete á Directoria Geral de Estradas de Ferro Nacionaes:

- 1.º Velar por que o serviço de transporte se faça de accordo com a presente lei;
- 2.º Inspecionar as estradas de ferro nacionaes em trafego e exigir o cumprimento de suas obrigações;
- 3.º Examinar e liquidar as contas das estradas de ferro garantidas, subvencionadas ou arrendadas pela Nação, e intervir na sua administração e contabilidade afim de resguardar os interesses fiscaes e assegurar o cumprimento dos respectivos contractos, devendo abrir uma conta para cada empresa.
- 4.º Impôr ás empresas as multas auctorizadas por esta lei, e por seus regulamentos, e fazel-as effectivas por via executiva, não podendo os juizes conceder appellação sinão para effeito devolutivo. O Governo não reconhecerá ás empresas como despesas de trafego a importancia das multas que houverem pago.
- 5.º Velar pelo cumprimento das concessões das estradas de ferro em trafego.
- 6.º Ser ouvido sobre tudo que se referir ao trafego das estradas de ferro de propriedade da Nação.
- 7.º Propôr ao Poder Executivo a construcção de novas vias ferreas, ramaes e estações, onde pensar que o exigem um melhor serviço de commuicações e as necessidades da industria.
- 8.º Dar parecer, mediante informação prévia da Repartição dos engenheiros, sob as propostas de estradas de ferro dirigidas ao Poder Executivo ou ao Congresso.

9.º Apresentar á approvação do Poder Executivo os regulamentos a que deverá subordinar-se a administração e trafego das estradas de ferro do Estado, especificando, quanto fôr possível, os deveres e attribuições de cada empregado, segundo sua cathegoria; e informar sobre os regulamentos que as empresas particulares deverão apresentar, de accordo com esta lei, dentro de um praso peremptorio que esta Directoria marcará.

10.º Expedir as instrucções a observar pelos Inspectores de estradas de ferro nacionaes em trafego.

11. Propôr ao Poder Executivo as tarifas que devem ser adoptadas nas estradas de ferro de propriedade nacional, e informar nos casos em que o Poder Executivo tiver direito de intervir na fixação das tarifas de estradas de ferro de propriedade particular.

12. Attender ás reclamações que de accordo com esta lei forem feitas contra as empresas de estradas de ferro.

13. Exigir das administrações das estradas de ferro propriedade nacional em trafego, a apresentação mensal, trimestral ou semestral de suas respectivas contas de receitas e despesas, para examinal-as e tiansmittil-as informadas á Contadoria Geral.

14. Organizar annualmente, com o concurso da Repartição dos Engenheiros o mappa de todas as estradas de ferro existentes na Nação, quer em trafego, quer em construcção, especificando nelles o traçado, a extensão, as bitolas e territorios atravessados, bem como se pertencem á Nação, ás provincias ou a particulares.

16. Determinar periodicamente o trem rodante que, com approvação do Poder Executivo, deve ser mantido no serviço ordinario em cada uma das estradas de ferro nacionaes, com relação ao movimento de carga e de passageiros entre os diversos pontos que ligarem.

16. Fixar o nome das estações das estradas de ferro nacionaes, dando preferencia ao das localidades em que estiverem situadas, não podendo as empresas usar de outras denominações, e mudar os nomes actuaes que offereçam confusão.

18. Exigir das Companhias o afastamento dos empregados que considerarem perigosos para a segurança dos viajantes e para a conservação da ordem publica.

18. Deter e submeter a juiz competente os individuos que se acharem no caso do art. 81, requerendo o auxilio da força publica, nos casos que exigirem solução urgente.

Art. 70. A Directoria tem a faculdade de requisitar das empresas todos os dados necessarios para habilita-a a desempenhar suas funções e cumprir os fins de sua instituição. Poderá em consequencia, exigir a Directoria o comparecimento e declaração de testemunhas, e exhibição de livros, papeis, tarifas, contractos, ajustes e documentos relativos á materia da investigação.

Art. 71. Toda pessoa ou associação que se considerar prejudicada por feitos ou omissões das empresas, em contravenção a esta lei, poderá recorrer á Directoria Geral, mostrando brevemente os factos. A Directoria transmittirá uma relação dos danos á empresa, transmittindo-a para satisfazer a queixa, ou contestal-a por escripto dentro de um praso que fixará convenientemente. Si dentro do praso marcado a empresa reparar o damno causado, ficará isenta de responsabilidade perante o queixoso, relativamente á transgressão especial que tiver motivado a queixa. Quando a empresa não satisfizer a reclamação no praso marcado, ou tiver motivo fundado para investigar sobre a queixa, deverá a Directoria ordenar a investigação pelo modo e meio que achar conveniente. Nenhuma queixa déve ser repellida por motivo de ausencia de prejuizo directo para o queixoso.

Art. 72. Em todas as investigações, a Directoria deverá agir sempre por escripto, registrando os factos sobre que se basearem as conclusões, e a informação da Directoria Geral fará fé em juizo, salvo prova em contrario. Os pareceres da Directoria serão archivados pela mesma, dando-se cópia delles á parte interessada.

Art. 73. Em todos os casos de investigação a Directoria de Estradas de Ferro expressará clara e terminantemente o feito ou omissão contrarios á lei, ou o damno ou prejuizo causado pela infracção, devendo enviar immediatamente cópia do parecer á empresa, com um aviso para que suspenda a infracção ou desista della, ou repare o damno causado, ou faça ambas as cousas, dentro do praso que a mesma commissão marcará convenientemente. Provando-se, dentro do referido praso, perante a Directoria, que cessou a infracção ou que o damno foi reparado, de accôrdo com o seu parecer, ou á satisfação do queixoso, lavrar-se-á disso auto, ficando a empresa isenta de ulterior responsabilidade ou penalidade, por motivo de dita infracção.

Art. 74. A Directoria de Estradas de Ferro exigirá de todas as empresas, no tempo e pela fórma que determinar, informações annuaes sobre os pontos seguintes:

- 1.º Total do capital emittido, somma realizada, e modo de realização;
- 2.º Dividendo distribuido, fundo de reserva, si houver, e numero de accionistas;
- 3.º Dividas consolidadas e fluctuantes e juros pagos;
- 4.º Custo e valor dos bens moveis e immoveis da empresa;
- 5.º Numero e categoria dos empregados e seus vencimentos;
- 6.º Sommas destinadas annualmente para melhoramentos, seu emprego e caracter dessas despesas.
- 7.º Receitas e despesas de cada ramo do movimento e de qualquer outra procedencia;
- 8.º Conta de lucros e perdas;

9.º Estado completo da empresa, todas as suas operações annuaes;

10.º Dados pedidos pela directoria sobre tarifas e regulamentos de transporte, ou sobre accordos com outras empresas.

Art. 75. Será tambem obrigação das empresas informar sobre todas as questões, confôrme pedido da Directoria, bem como encher os modelos que lhe remetter a dita Directoria, para fins estatisticos.

Art. 76. A Directoria de Estradas de Ferro, auctorizada pelo Poder Executivo, poderá fixar um prazo dentro do qual estabelecerão as empresas um systema determinado e uniforme de contabilidade.

CAPITULO II

DAS ESTRADAS DE FERRO EM CONSTRUÇÃO

Art. 77. Compete á Repartição de Obras Pulicas:

1.º Informar sobre as propostas de estradas de ferro que se apresentarem ao Congresso ou ao Poder Executivo, e sobre os planos, e especificações e condições dos respectivos projectos;

2.º Propôr ao Poder Executivo a construcções de novas linhas ferreas, ramaes e estações onde julgar que o exige o serviço melhor;

3.º Ter a seu cargo a inspecção das estradas de ferro nacionaes em construcção e fiscalisar o que se referir á compra de materiaes para as que a Nação construir por sua conta.

4.º Propôr ao Poder Executivo os regulamentos a que deverá submeter-se a construcção das estradas de ferro nacionaes, e expedir as instrucções que deverão observar os inspectores dessas obras.

5.º Organizar annualmente a mappa das estradas de ferro concedidas, projectadas, em construcção e em trafego, conjunctamente com a Directoria de Estradas de Ferro Nacionaes.

6.º Uniformizar a contabilidade das estradas de ferro que forem construidas pela Nação, ou com sua garantia ou subvenção, e solicitar, quando fôr opportuna, do Poder Executivo, a ordem respectiva para declarar encerrado o periodo de construcção.

7.º Determinar o capital de construcção de estrada de ferro nacional, segundo os planos, especificações e orçamentos definitivos, e estabelecer o capital despendido nas que fôrem construidas por conta da Nação.

CAPITULO III

RELAÇÕES DOS INSPECTORES

Art. 78. A Directoria de Estrada de Ferro e a Repartição de Obras Publicas poderão solicitar-se mutuamente, as informações de que precisarem para o desempenho de suas funcções.

Art. 79. Os inspectores da Directoria de Estradas de Ferro e a Repartição de Obras Publicas, terão entrada livre nas estações, officinas, na linha, nos trens e nas dependencias das estradas de ferro nacional.

Titulo quinto

Disposições penaes

CAPITULO I

LOS DELICTOS E FALTAS CONTRA A SEGURANÇA E O TRAFEGO

Art. 80. Os directores, administradores, empregados, depositarios, arrendatarios, agentes e mais pessoas que agirem no nome da Companhia, serão considerados culpados por infracções a esta lei, quer as commettam individual ou collectivamente, ou que induzam ou consintam alguma cousa prohibida ou declarada illicita, ou que omittam alguma cousa ordenada nella. Por cada infracção soffrerão a pena de prisão que não excederá de um mez, ou multa de cem a mil pesos.

Art. 81. Todo individuo que destruir intencionalmente um trilho ou empregar algum outro meio para deter ou entorpecer a marcha de um trem, ou para fazel-o descarrilhar será castigado com a pena de tres mezes a um anno de prisão.

No caso de realizar-se o fim que tiver em vista o delinquente, a pena será de um a tres annos de prisão.

Si o factio tiver ocasionado contusões, feridas ou fracturas, em alguma pessôa, a pena será de tres a oito annos de presidio ou penitenciaria.

Quando o accidente occasionar a morte de uma ou mais pessoas, a pena não será inferior a oito annos de presidio, podendo os tribunaes applicar até a ultima.

Art. 82. A ameaça verbal ou escripta de commetter algum dos delictos especificados no artigo anterior, quando fôr feita com o fim de fazer os empregados da estrada de ferro abandonarem o serviço, será castigada com prisão de um a seis mezes, ou com uma multa de cincoenta a cem pesos nacionaes.

Art. 83. Todo individuo que por imprudencia, negligencia ou inobservancia dos regulamentos causar involuntariamente um accidente do qual hajam resultado ferimentos em uma ou mais pessoas será castigado com prisão de um mez a um anno, ou a uma multa de cem a mil pesos nacionaes, sem prejuizo da reparação do damno causado.

Si o accidente tiver produzido a morte de uma ou mais pessoas a pena será de prisão de um a cinco annos.

Quando o causador do accidente fôr empregado da empresa responderá esta pelos damnos e prejuizos causados, de accôrdo com o artigo 65.

Art. 84. Os machinistas, conductores ou guarda-trens, e mais empregados que abandonarem seu posto, ou se acharem ebrios durante o serviço, serão punidos com prisão de um mez a um anno ou com a multa de cem a mil pesos nacionaes.

Quando, em consequencia do abandono do posto, ou do estado de embriaguez, sobrevierem accidentes que produzam morte ou ferimentos em alguma pessoa, a pena será no primeiro caso de tres a oito annos de presidio ou penitenciaria, e no segundo de um a tres annos de prisão, sem prejuizo das indemnizações a que fica obrigada a empresa.

Si o abandono ou a embriaguez fôrem precedidos de intenção criminosa, o culpado será castigado com as penas assignadas no art. 82, augmentadas de um terço quando não fôr o caso de applicar a pena ultima.

Art. 85. Todo aquelle que intencionalmente cortar os fios do telegrapho destinados ao serviço da estrada de ferro, arrancar ou destruir os postes, ou praticar outro acto tendente a interromper a comunicação telegraphica, será castigado com prisão de dois mezes a um anno. Si do facto resultar accidente nos trens, a pena será de um a tres annos de prisão. Quando desses accidentes resultar ferimentos ou morte de alguma pessoa a pena será de tres a dez annos de presidio ou penitenciaria.

Artigo 86. Todo ataque ou resistencia violenta aos agentes ou empregados das estradas de ferro, no desempenho de suas funções, será castigado com prisão de quinze dias a tres mezes, ou com uma multa de cincoenta a tresentos pesos nacionaes.

Art. 87. Quando durante a viagem de um trem fôr commettido algum delicto, o conductor tomará as providencias necessarias para deter a pessoa do delinquente que será posto á disposição do juiz respectivo, na primeira estação em que se parar, acompanhado de uma parte minuciosa do facto criminoso, indicação das pessoas que o tiverem presenciado. Para o cumprimento deste dever, terá o conductor as facultades e auctoridade que são inherentes aos agentes de policia.

Art. 88. Os chefes das estações, os conductores de trens e mais empregados encarregados de velar pela segurança do trafego, poderão requisitar o auxilio da força publica e dos particulares, para tornar effectivas as disposições relativas a essa segurança, bem como para a prisão dos delinquentes.

Art. 89. As infracções da presente lei commettidas con intenção criminosa, e que não tiverem pena especial designada, serão punidas pelos Tribunaes com prisão de um a seis mezes, ou multa de cincoenta a mil pesos nacionaes, por denuncia dos passageiros, dos inspectores, ou das empresas, ou por solicitação do Ministerio Fiscal.

Art. 90. A policia de ordem interna das estações e dos trens será estabelecida em um Regulamento especial, organizado pelas empresas e approvedo pelo Poder Executivo nacional ou

provincial, segundo tratar-se de estradas de ferro nacionaes ou provinciaes.

CAPITULO II

DAS FALTAS COMMETTIDAS PELAS EMPRESAS

Art. 91. As empresas de estradas de ferro serão responsáveis pelos actos ou omissões contrarias á presente lei, e aos regulamentos decretados em virtude della, não podendo declinar sua responsabilidade nos empregados.

Art. 92. Cada infracção commettida pelas empresas será castigada com multa de quinhentos a dez mil pesos, devendo considerar-se como infracção distincta cada dia que deixarem passar sem conformar-se com a lei, após a ordem que para esse fim houverem recebido da Inspeção do Governo.

Art. 93. Será duplicada, em caso de reincidencia a multa autorizada pelo artigo anterior.

Titulo sexto

Disposições diversas

Art. 94. O Poder Executivo estabelecerá multas de cem a mil pesos para castigar as infracções dos regulamentos que organizar ou approvar, especialmente as que importarem falta ou desatenção para com os passageiros e expedidores por parte da empresa e seus empregados.

Art. 95. A importancia das multas que forem impostas em virtude da applicação desta lei, ás estradas de ferro nacionaes será destinada a constituir um fundo especial para a fundação e manutenção de uma escola de machinistas e foguistas.

Art. 96. Todas as contas que por garantia dever pagar o Governo Nacional, deverá ser apresentada á Directoria Geral de Estradas de Ferro, para que esta a leve ao Ministerio do Interior com o resultado das operações que lhe incumbem pelo art. 70, § 3.º

Art. 97. Os empregados das empresas que prestarem seus serviços nas estações e nos trens e todos aquelles que pela natureza de suas funcções se acharem em comunicação necessaria com o publico e com as auctoridades, deverão falar o castelhano.

Art. 98. Quando uma estrada de ferro atravessar rios navegaveis, deverá ser construida de maneira que não embarece a circulação. Quando atravessar outra classe de rios, braços de mar ou canaes de irrigação as obras serão executadas de maneira que não prejudiquem o uso das aguas.

Art. 99. Fica revogada a lei de estradas do ferro de 18 de Setembro de 1872, e todas as disposições que se oppuzerem á presente lei.

Art. 100. Não obstante o disposto no artigo anterior, continuarão em vigor as prescripções relativas á formação e á marcha dos trens até que o Poder Executivo decrete os regulamentos necessarios para cumprir esta lei nesta parte.

Art. 101. Emquanto não for promulgada uma lei especial relativa aos transportes por agua, reger-se-ão estes pelas disposições da presente, que lhes forem applicaveis.

Art. 102. Communique-se ao Poder Executivo.

Dado na sala das sessões do Congresso Argentino, em Buenos Ayres, em 18 de Novembro de 1891.

MIGUEL M. NOUGUÉS BENJAMIN ZORRILLA

Benigno Ocampo *Uladiasláo S. Frias*

Secretario do Estado Secretario da Camara dos Deputados

Portanto :

Tenha-se por lei da Nação, cumpra-se, communique-se, publique-se e dê-se ao Registro Nacional.

PELLEGRINI

JOSÉ V. ZAPOTA

LEI SOBRE AS ESTRADAS DE FERRO DO MEXICO (1)

DE 29 DE AGOSTO DE 1889

Capitulo primeiro

Classificação das estradas de ferro

Art. 1.º As estradas de ferro dependentes da Confederação se dividem em tres classes :

- 1.º Linhas geraes de comunicação ;
- 2.º Linhas de interesse local no Districto Federal e nos territorios ;
- 3.º Linhas de interesse local nos Estados.

Art. 2.º São consideradas como linhas geraes de communição :

- 1.º As que estabelecerem comunicação entre dous ou mais Estados, ou entre esses e o Districto Federal ou um Territorio;
- 2.º As que servirem um porto ou um ponto qualquer da costa da Republica, ou um logar qualquer da fronteira com paizes estrangeiros ;

(1) Promulgada em virtude de auctorização de lei de Dezembro de 1898.

3.º Aquellas cujo percurso se fizer, no todo ou em parte, em uma zona de 100 kilometros contados a partir da linha divisoria de um paiz estrangeiro.

Art. 3.º São consideradas linhas de interesse local no Districto Federal e nos Territorios :

1.º As que unirem duas ou mais municipalidades do Districto Federal ou de um Territorio ;

2.º As que ligando duas ou mais municipalidades em uma mesma região, tiverem um de seus pontos extremos fóra dessas agglomerações.

Art. 4.º As estradas de ferro construidas ou que devam ser construidas nos limites do territorio de um Estado, de concessão desse Estado ou não, serão consideradas linhas de interesse local dependentes da Confederação, sempre que apresentarem uma das particularidades abaixo :

1.º Concessão feita pela Confederação ;

2.º Subvenção, isenção de direitos, de impostos, ou qualquer privilegio concedido pela Confederação.

Art. 5. As linhas geraes de comunicação subvdivem-se em linhas de importancia principal e de importancia secundaria.

Art. 6.º As linhas de importancia principal são :

1.º A que ligar a cidade de Chimahua com um porto da costa de Sonora ou do porto de Sinaloa ;

2.º A que ligar a cidade de Mexico com um porto do Estado de Guerrero ;

3.º A que puzer em comunicação a estrada de ferro Mexicana, na secção de Orisaba a Vera-Cruz, com a estrada de ferro nacional de Tehuantepec ;

4.º A linha de Guadalajara a Tepic e a Mazatlan ;

5.º A de Guadalajara, ou de outro ponto da estrada de ferro Central a Colima e Manzanillo ;

6.º A que ligar a dita estrada de ferro de Tehuantepec com a fronteira de Guatemala ;

7.º A que ligar a mesma estrada de ferro de Tehuantepec com os Estados de Tabasco e de Campeche ;

8.º Qualquer outra linha que, á vista de estudos preliminares effectuados pelo Secretariado das commissões e Obras Publicas, fôr considerada pelo mesmo como de interesse geral, sendo ao mesmo tempo a sua construcção considerada de necessidade urgente. Será entretanto, preciso ainda ter em conta as regras seguintes :

A. As conclusões dos estudos assim effectuadas serão submettidas á deliberação do Conselho dos Ministros.

B. A decisão do Presidente da Republica, será publicada na fórma do artigo 17, quando fôr favoravel á construcção da linha.

Art. 7.º Serão consideradas como linhas de importancia secundaria as linhas geraes de communicacão que não incidirem no artigo precedente.

Art. 8.º No ponto de vista da bitola dividir-se-ão as linhas, nas seguintes classes :

1.º Linhas de um metro quatrocentos e trinta e cinco milímetros (1^m,435);

2.º Linhas de novecentos e quatorze millímetros (0^m,914);

3.º Linhas de sessenta centímetros (0^m,60).

A bitola medir-se-á entre os bordos internos dos trilhos.

Capitulo segundo

Concessões para a construcção das estradas de ferro

Art. 9.º A construcção das estradas de ferro dependentes da Confederação far-se-á por Companhias ou particulares, mediante uma concessão que dará o Poder Executivo da União, de conformidade com as clausulas da presente lei.

Os particulares aos quaes fôr dada uma concessão são autorisados a formar uma Companhia especial; o mesmo direito pertencerá ás Companhias concessionarias.

Art. 10. As Companhias ou os particulares que pretenderem a concessão de uma linha ferrea, dirigirão ao Secretariado das communicacões e obras publicas, um pedido em que serão feitas as menções seguintes :

1.º Os pontos extremos e os intermediarios porque a linha passar quer directamente, quer por meio de ramaes ;

2.º O praso para começo do reconhecimento do traçado;

3.º O minimo de kilometros que deverão ser construidos;

4.º O prazo dentro do qual será terminada a linha;

5.º Os maximos das tarifas que tiverem intenção de applicar para o transporte dos viajantes e das mercadorias para o serviço das encommendas e bagagens, para os serviços telegraphicos, e para a circulação dos trens pertencentes a outras empresas;

6.º As diversas condições que julgarem util mencionar ;

Art. 11. Aceito o pedido, com as modificações que julgar opportunas o Secretariado das Communicacões e Obras Publicas, e decretadas as condições do contracto, o peticionario fará um deposito na Thesouraria Geral da Nação, de accôrdo com o artigo seguinte.

Art. 12. O Secretariado das Communicacões e Obras Publicas calculará, para constituição do deposito, o desenvolvimento da linha projectada e de seus ramaes, tomando por base a linha recta entre os pontos extremos augmentada de 10%, e o deposito far-se-á na razão de 150 piastras, (1) em titulos da divida publica consolidada, por cada kilometro.

(1) Uma piastra = um peso (ouro) = cinco francos = 1\$765 (c. p.)

Art. 13. No caso de não ser feita a caução será o pedido considerado como retirado, expedindo o respectivo acto o Secretariado das Comunicações e Obras Publicas, sem recurso ulterior.

Art. 14. A constituição da caução confirmará o contracto, e será este publicado no *Jornal Official*; todos os prazos fixados na presente lei serão contados, do mesmo modo que os fixados na concessão, da data desta publicação, salvo quando expressamente fôr determinado de outro modo.

Art. 15. Não poderão ser feitas concessões das linhas mencionadas nos sete primeiros paragraphos do art. 6.º, e ainda não concedidas, ou que, estando actualmente, vierem a caducar, sinão unicamente ás Companhias que offerecerem justificação dos pontos seguintes ao mesmo tempo que o pedido mencionado no art. 10:

1.º A existencia da Companhia, e que esta foi organizada de accôrdo com as leis do Paiz, d'onde provierem os documentos relativos á dita organização. Quando a Companhia tiver sido organizada na Republica Mexicana, far-se-á esta justificação por meio de uma cópia certificada do contracto de formação da sociedade, cópia que terá o valor de um instrumento publico, no caso de ser feita a concessão. Quando a Companhia tiver sido autorizada no estrangeiro, ter-se-á de apresentar os documentos exigidos no Codigo do Commercio, e não será necessario que sejam submettidas ao registro e ao sello sinão no caso de ser feita a concessão;

2.º O deposito em caixa ou garantido, ou subscrição e pagamento do capital necessario para effectuar os trabalhos de reconhecimento da linha e levantamento das plantas, e para cumprir obrigações mencionadas nos §§ 1.º e 2.º do artigo 88, relativamente a toda a linha da concessão solicitada.

Para justificação desses pontos poder-se-á fazer uso de todos os meios legaes de prova, contanto que estes sejam considerados satisfactorios pelo Secretariado das Comunicações e Obras Publicas.

Att. 16. Uma vez acceto o pedido, serão applicados os artigos precedentes 11 a 14; a caução, porém, será constituída á razão de 200 piastras por kilometro, em titulos da divida publica consolidada.

Art. 17. Quanto ás linhas a que se refere o § 8 do artigo 6.º serão observadas as regras seguintes:

1.º Publicar-se-á uma chamada para a construcção da linha, afim de que no praso dado por ella, possam ser apresentados pedidos de concessão;

2.º Nesse aviso, serão fixadas as bases para a concessão;

3.º As concessões poderão ser feitas a Companhias ou a particulares;

4.º O pedido deverá ser acompanhado de um certificado de

deposito, feito no Thesourô geral ou no Banco Nacional, á escolha do pretendente. Será feito esse deposito á razão de 20 piastras por kilometro, em numerario, do seu equivalente em titulos da divida publica consolidada, á escolha do requerente, calculando-se o desenvolvimento da linha, de conformidade com as bases estabelecidas no artigo 12 ;

5.º O secretariado das communicações e obras publicas terá completa liberdade para fazer as negociações sobre a concessão com o pretendente que na sua opinião fôr o mais acceitavel; assim como para não acceitar nenhum dos que tiverem feito o pedido. Uma vez decorrido o praso marcado no aviso, nenhuma petição poderá ser acceita, sempre que não tiver sido expedido decreto rejeitando todos os pedidos.

6.º Estabelecidas as condições do contracto, conservar-se-á a caução do pretendente ao qual tiver sido dada concessão, entregando-se aos outros requerentes os respectivos depositos. O peticionario acceito, terá além disso de completar o seu deposito até 200 piastras por kilometro, e em titulos da divida publica consolidada. Este deposito será feito na Thesouraria goral, para a qual será transferido o deposito anterior, quando este tiver sido feito no Banco Nacional, de conformidade com o § 4.º do presente artigo;

7.º Não sendo completado o deposito, proceder-se-á de conformidade com o artigo 13, perdendo o pretendente o deposito constituído de accordo com o § 4. Este deposito tornar-se-á propriedade da Nação.

8.º Completado, porém, o deposito, proceder-se-á segundo foi indicado no art. 14.

9.º Quando nenhum pedido for apresentado no praso marcado no aviso, ou quando forem rejeitados todos os pedidos apresentados, ou finalmente no caso da applicação do § 8.º, o Secretariado das communicações e obras publicas, negociará livremente a concessão, observando o estipulado nos arts. 11 a 14, respeitada a modificação estabelecida no art. 16.

Art 18. Com respeito ás linhas a que se refere os arts. 3 e 4, será feita a concessão depois de previamente feito um pedido contendo as menções enumeradas no art. 10, ou destas as que fôrem necessarias, no caso de tractar-se de uma linha construida ou em construcção em um Estado, devendo-se além disso juntar uma copia certificada da concessão, quando esta tiver sido feita pelo Estado. Serão observadas as regras seguintes:

1.º Constituir-se-á um deposito na Thesouraria Geral, á razão de 50 piastras por kilometro, em titulos da divida publica consolidada, não podendo em caso algum ser dito deposito inferior a 3000 piastras;

2.º O Secretariado das communicações e obras publicas fixará as condições da concessão, afim de tornal-as conformes ás estipulações da presente lei;

3.º Quando os direitos que se reserva a Nação na concessão federal estiverem em opposição aos que o Estado se tiver reservado na sua concessão, não se effectuará a concessão federal sem que tenha sido previamente dado conhecimento ao Estado do pedido feito, para que a auctoridade a que competir segundo as leis do mesmo Estado, possa fazer conhecer si este consente que a concessão federal seja feita. Uma vez combinadas assim as cousas, os direitos da Federação terão preferencia sobre os do Estado, com respeito á estrada de ferro.

Art. 19. As concessões de estradas de ferro abrangerão os seguintes direitos :

1.º Direito de construir a via ferrea ;

2.º Direito de estabelecer um telegrapho ou telephono ;

3.º Direito de trafegar a estrada de ferro, o telegrapho ou o telephono.

Art. 20. O telegrapho, ou telephono, estabelecido em virtude da concessão poderá ser explorado sómente para o serviço da estrada de ferro, dos viajantes que tomarem a mesma, dos expedidores e consignatarios de mercadorias, e para os negocios que tiverem relação com o trafego de dita estrada de ferro. Não poderá ser empregada de outro modo e em outros serviços, sinão com auctorização do secretariado das communicações e obras publicas ; o Secretariado terá aliás em qualquer tempo o direito de revogar a auctorização assim concedida.

Nas concessões será expressamente indicado o modo de tracção que será empregado.

Art. 21. As linhas construidas no territorio de um Estado e que não se acharem em nenhum dos casos mencionados no art. 4, ficarão sujeitas em toda a sua extensão, desde o momento em que tiverem um ramal para ou uma ligação com uma linha dependente da Federação, a todas as leis, a todos os regulamentos federaes sobre a policia das estradas de ferro. Para applicação deste artigo, considerar-se-á que uma linha tem uma ramificação para ou ligação com uma outra, quando os trilhos de uma se ligarem aos da outra, ou penetrarem na linha desta (no caso de serem as bitolas diferentes), ou emfim quando as linhas de ambas fôrem construidas de modo que se possa fazer baldeação de uma para outra.

Art. 22. O deposito feito garante a observancia das obrigações contrahidas pelo concessionario ; elle será restituído depois da conclusão das obras que fôrem objecto da concessão. Até fazer-se esta restituição, no caso bem entendido de não ter ficado perdido para elle nos termos do art. 35, os *coupons* de juros dos titulos depositados, pertencerão ao concessionario e ser-lhe-ão entregues.

Art. 23. As concessões, mediante auctorisação prévia do Secretariado das communicações e obras publicas, poderão ser transferidas no todo ou em parte a outras companhias, ou a

particulares, entendendo-se que se trata de uma companhia no caso das linhas a que se refere o artigo 15. Todo aquelle que adquirir assim as linhas, ficará obrigado nos mesmos termos e com as mesmas garantias que o primeiro concessionario, á observancia das condições estipuladas.

Art. 24. No caso de ser a estrada de ferro posta judicialmente á venda, não poderá ser admittido nenhum lançador que não se submetta ás clausulas indicadas nas rubricas B e C do § 4.º do art. 40; o lançador será isento da obrigação ou promessa de caução, devendo observar-se neste caso tudo que especifica a rubrica E do mesmo paragrapho do dito artigo.

Art. 25. Em caso algum poderá o concessionario fazer hypothecas, nem alienar de qualquer maneira a qualquer Governo ou Estado estrangeiro, a concessão ou algum dos direitos que ella contem, nem tampouco a estrada de ferro, o telegrapho ou o telephono, ou qualquer dos bens ou propriedades que lhe fôrem annexadas. ou dependentes da concessão. Tal alienação, cessão, transmissão ou hypotheca feita violando esta prohibição será nulla.

Não poderá igualmente a empresa da estrada de ferro admittir em caso algum, como associado, um Governo ou um Estado estrangeiro, sendo igualmente nulla, qualquer combinação feita para este fim.

Art. 26. As acções, obrigações e bonus emitidos pela empresa, e que fôrem adquiridos por um Governo ou Estado estrangeiro, perderão desde o momento da aquisição todo effeito e valor para o possuidor, perdendo este, em beneficio da Nação, todos os direitos correspondentes a ditos bonus, acções ou obrigações.

Art. 27. As concessões de linhas ferreas serão feitas por praso que não excederá de 99 annos.

Art. 28. Findo o praso da concessão, a estrada de ferro, com todos os seus terrenos, estações, caes de embarque ou desembarque, armazens, officinas e dependencias, passará em bom estado e livre de qualquer onus para o dominio da Nação. Deverá, porém, o Governo comprar o material movel, os accessorios, mobílias e apprestos necessarios para continuar o trafego da estrada de ferro, com obrigação de pagar a quem de direito o preço que for fixado para esse material, accessorios e apprestos, por peritos nomeados um por cada parte, e um terceiro para desempatar em caso de divergencia.

No caso de não tomar a companhia medidas para cumprir a obrigação em que está de conservar essas propriedades em bom estado, poderá o Governo dispor das receitas da estrada de ferro, durante os cincoenta annos que precederem á data da revisão, para o fim de applical-as em despesas a fazer na linha e suas dependencias.

Art. 29. Nenhuma concessão poderá constituir um mono-

polio em proveito do concessionario. Poderá, porém, ser estipulado nas concessões que durante dez annos, não será feita outra concessão para construcção de uma linha parallela, no todo ou em parte, á que já tiver sido concedida, determinando uma zona cuja largura será fixada de cada lado da linha; ou que não serão concedidas subvenções, isenções de impostos ou outras para construcção das linhas cuja concessão tiver sido feita para dita zona.

Art. 30. O Poder Executivo da União, nos termos da presente lei, poderá em qualquer tempo, entrando em accôrdo com as sociedades, ou aproveitando-se de combinação anterior, effectuar modificações, addições ou rescisões de actos de concessões das estradas de ferro.

CAPITULO III

CADUCIDADE DAS CONCESSÕES

Art. 31. Será declarada a concessão caduca, por qualquer das clausulas seguintes:

1.º Quando o reconhecimento da linha não for começado no praso fixado.

2.º Quando não tiverem sido construidos no praso de um anno o numero de kilometros fixado na concessão, ou quando a linha não tiver sido concluida nos prazos marcados nesta.

3.º Quando o trafego publico da linha for interrompido total ou parcialmente, excepto por caso fortuito ou força maior, de que tiver sido dada notificação, segundo os arts. 32 e 33.

4.º Quando o concessionario alienar a concessão ou qualquer dos direitos nella contidos, ou ainda a estrada de ferro ou o telegrapho ou o telephono, em proveito de uma companhia ou de um particular, sem auctorização prévia do Secretariado das communicações e obras publicas.

5.º Quando transferir, alienar ou hypothecar a concessão, ou a estrada de ferro, ou o telegrapho ou o telephono ou qualquer uma das propriedades annexas a um Governo ou a um Estado estrangeiro, ou mesmo quando tiver simplesmente admitido esse Governo ou esse Estado como associado na empresa.

Art. 32. Deixarão de correr os prazos fixados na concessão, quando se apresentar caso fortuito ou de força maior que impedir o cumprimento das obrigações contrahidas pela empresa. Será aliás condição expressa para que seja um caso declarado fortuito ou de força maior, que a empresa dê aviso d'elle por escripto ao Secretariado das communicações e obras publicas submittendo em seguida, dentro do praso de tres mezes a contar da data da remessa da aviso, as minudencias e provas do mesmo, explicando com toda a clareza:

1.º As circumstancias e minudencias do facto que constituir o caso fortuito ou de força maior.

2.º As medidas empregadas pela empresa para remediar a elle.

3.º O atrazo provavel que a demora em questão causará ao cumprimento das obrigações da concessão.

Art. 33. O Secretariado das communicações e obras publicas, visto o aviso da empresa, fará todas as diligencias necessarias para esclarecimento dos factos, pedindo as informações necessarias aos inspectores do Governo e simultaneamente ás auctoridades que puderem dar esclarecimentos sebre o caso; decidirá finalmente si o caso incide nos termos do artigo precedente. No caso de decisão affirmativa, fixará o praso supplementar que deverá ser concedido á empresa.

Art. 34. As empresas concessionarias de estradas de ferro são auctorizadas a celebrar com outras companhias ou particulares, contractos para a construcção da linha. Estes contractos não terão, porém, nenhum valor para a Nação, sinão quando tiverem sido levados ao conhecimento do Secretariado das communicações e obras publicas e por elle approvedos. No caso de não terem sido taes contractos communicados ou approvedos, a concessão não cahirá em caducidade, mas a empresa encarregada da construcção e a empresa concessionaria serão consideradas uma e unica para todos os effeitos legais em suas relações com a Nação. Quanto a esta e a todas as questões relativas á construcção ou á concessão, e nas quaes tenha a Nação interesse, só a empresa concessionaria será considerada como existente.

Art. 35. Em todos os casos de caducidade perderá o concessionario a caução feita, em proveito da Nação.

Art. 36. Em caso de caducidade por qualquer das causas mencionadas nos §§ 1.º e 2.º do art. 31, a empresa conservará a a propriedade das edificações que tiver construido, da parte da estrada de ferro ou do telegrapho que tiver estabelecido, e dos materiaes, machinas e accessorios empregados no trafego, respeitadas as disposições restrictivas do artigo seguinte.

Art. 37. O Governo da Republica ou ainda a companhia ou particulares a quem o dito Governo fizer concessão de uma linha de que fizer parte o trecho já construido de uma outra linha de concessão caduca, terão em qualquer tempo o direito de adquirir as propriedades mencionadas no artigo precedente, mediante indemnização prévia do justo valor, fixado este por peritos nomeados de conformidade com o capitulo 24.º, titulo 1.º, do Codigo Federal do Processo Civil, deduzindo-se o valor da subvenção que tiver sido dada á linha caduca.

Art. 38. No caso de vir a applicar-se o artigo precedente, o Governo da Republica, a companhia ou o particular a quem tiver sido dada a concessão, ficará obrigado, nas condições impostas pela lei a um terceiro possuidor ao pagamento das dividas hypothecarias

contrahidas e registradas anteriormente á declaração de caducidade. Mas para que os credores hypothecarios possam reivindicar os direitos mencionados aqui será preciso reunir as condições seguintes :

1.º O texto constitutivo das hypothecas deverá constatar o onus que pesar sobre cada kilometro de linha, devendo além disso a somma dos creditos hypothecarios não exceder á somma correspondente ao total dos kilometros construidos;

2.º A constituição de uma segunda hypotheca ou de hypothecas ulteriores será préviamente submettida ao consentimento do Governo Federal.

Art. 39. Em caso de interrupção total ou parcial do serviço publico da estrada de ferro, o Secretario das communicações e obras publicas tomará immediatamente as disposições necessarias para segurar provisoriamente esse serviço á custa da empresa. Deverá o concessionario, no praso de um anno, justificar que possui os meios sufficientes para continuar o trafego, podendo aliás ceder esse trafego a uma outra pessoa ou empresa, mediante auctorização prévia do Poder Executivo. Quando todavia não continuar o serviço durante um anno por este meio, a concessão será declarada caduca, respeitadas as disposições do artigo seguinte.

Art. 40. O caso de caducidade pela causa referida no § 4.º do art. 31 acarretará as consequencias seguintes :

1.º A empresa perderá o direito de explorar a estrada de ferro, o telegrapho ou o telephono;

2.º O Governo entrará na posse desse direito, assim como na da estrada de ferro, do telegrapho e de todas as outras propriedades annexas de uma ou de outro; será organizado um Conselho de sequestro, na fórmula estabelecida no art. 1035 do Codigo de Commercio. Exercerá este Conselho, segundo as instrucções do poder Executivo, os direitos que determina o art. 1036 do mesmo Codigo.

Emquanto não se organizar esse Conselho, procederá o secretariado das communicações e obras publicas, como está especificado no começo do art. 39.

3.º Proceder-se-á á venda judiciaria por adjudicação publica dos bens mencionados no paragrapho precedente.

4.º O Poder Executivo fixará as bases sob as quaes será feita a venda, especificando particularmente as condições seguintes :

A). Serão publicados avisos chamando para a adjudicação no praso de seis mezes, a contar da publicação do primeiro aviso na cidade do Mexico. Esses avisos serão publicados na cidade de Mexico e nas diversas cidades da Republica ou do extrangeiro que o Poder Executivo designar, e nos jornaes que elle indicar.

B). Os proponentes deverão ser préviamente aceitos pelo Poder Executivo, sem o que não serão admittidos.

C). Para garantia de suas propostas deverão os proponentes, antes da venda e no logar designado pelo Tribunal, fazer um deposito em numerario ou em titulos da divida publica consolidada, na razão de 100 piastras por kilometro construido.

D). Não será admittida proposta alguma inferior a dous terços do valor das cousas postas em adjudicação ; mesmo no caso de ser superior a esses dous terços, será egualmente regeitada a proposta que não bastar para cobrir as despesas, os gastos de administração, e bem assim os creditos hypothecarios ou de outra natureza anteriores á declaração de caducidade. Poderá entretanto, a proposta declarar que o valor dos creditos não avaliados e que fizerem parte integrante do preço da adjudicação, será pago no vencimento. Neste caso os creditos que não forem garantidos por hypotheca, sel-o-hão pelo valor dos bens vendidos, conforme os direitos de preferencia e na ordem que lhes pertencer, segundo a lei.

E). O proponente cuja proposta fôr acceita perderá a caução feita quando não cumprir as clausulas de sua proposta, ficando esta neste caso sem valor algum e sem effeito. Proceder-se-á a nova adjudicação.

F). A estrada de ferro, desde o momento da posse pelo adjudicatario será regida pela concessão caduca, continuando esta a subsistir para dito adjudicatario durante o periodo de tempo a decorrer para o seu termo final.

G). Quando a concessão declarada caduca contiver uma parte não construida, o adquirente da estrada de ferro terá o direito, dentro de seis mezes a partir do momento da approvação do acto da venda, de acceitar a concessão para o que se refere á parte não construida.

5.º Pagar-se-á por conta do adjudicatario, sobre o preço da venda, as despesas judiciais, as de administração, os creditos sobre a empresa, e a subvenção que esta ultima tiver recebido; o saldo que houver será entregue á empresa.

6.º Quando a venda não produzir resultado, o Poder Executivo terá o direito de pedir que se proceda á nova adjudicação da estrada de ferro pelos dous terços de seu valor, não podendo, porém, o preço da adjudicação ser menor que a importancia total das despesas judiciais e despesas de administração creditos hypothecarios e de outra natureza anteriores á declaração de caducidade.

7.º No caso de querer o Poder Executivo explorar por si mesmo a estrada de ferro, proceder-se-á com auctorização do Governo á liquidação judicial, na fórmula do processo estabelecido pelo Codigo de Commercio para os casos de fallencia das estradas de ferro. No processo de liquidação os direitos que segundo dito Codigo pertencerem á empresa serão exercidos pelo Ministerio Publico, conforme as instrucções que receber do Secretariado das communicações e obras publicas.

Art. 41. No caso de caducidade pelo motivo mencionado no § 5.º do art. 31, a empresa perderá, em proveito da Nação, a parte da estrada de ferro que tiver construído; será, porém a Nação responsável pela importância dos créditos hypothecarios e outros anteriores á declaração de caducidade, até a importância do valor dos bens.

Dentro do prazo de seis mezes a partir do momento em que o Poder Executivo tomar posse dos ditos bens, como consequência da declaração de caducidade, resolver-se-á si a Nação tomará a responsabilidade mencionada acima, e ao mesmo tempo a administração da via ferrea. Sendo negativa a solução, proceder-se-á como foi anteriormente especificado no § 7.º do art. precedente.

Art. 42. A caducidade será declarada administrativamente pelo Poder Executivo, ouvida previamente a empresa interessada, á qual será marcado um prazo para que dê as explicações que forem julgadas convenientes.

Uma vez espirado esse prazo, procederá o Poder executivo a novo inquerito, si julgar necessario, e tomará a decisão desejada.

Art. 43. Logo que a caducidade tiver sido declarada ficará suspenso o gozo de todos os favores e isenção dadas na concessão. Além disso no caso dos arts. 40 e 41, ficará a linha sob sequestro posto pelo Poder Executivo que nomeará um ou mais «interessados», gozando dos direitos que lhes são concedidos pelo Código Federal de Processo Civil. Os interventores exercerão esses poderes submettendo-se ás instruções que lhes der o Poder Executivo.

Art. 44. A declaração de caducidade só poderá ser objecto de recurso para os Tribunaes em um dos casos seguintes:

1.º A causa que serve de fundamento não é um motivo legal para uma declaração de caducidade;

2.º Os factos ou omissões invocados para motivar a dita declaração de caducidade não são verdadeiros.

Art. 45. Quando o recurso contra a declaração de caducidade não fôr levado ao Tribunal competente no prazo de um mez a datar do momento em que tiver sido levada ao conhecimento da empresa, será considerada como sido aceita, e contra ella não haverá mais recurso ulterior.

Neste caso deixará de applicar-se o sequestro a que se refere o artigo precedente, e a caducidade produzirá todos os seus effeitos.

Quando a declaração tiver sido objecto de um recurso, subsistirá o sequestro mencionado no art. 43 durante a instancia judiciaria; em todo o caso prolongar-se-á a suspensão dos favores e isenções emquanto não fôr pronunciada a sentença executoria.

Art. 46. Em uma concessão poderá ser dividida a linha

em secções, para o fim de que a caducidade alcançando uma dellas, não atinja a manutenção da concessão ás outras.

Cada secção, considerados os pontos extremos, deverá formar uma linha susceptível de ser explorada, independentemente, do resto da linha principal.

Art. 47. No caso de não effectuar-se a declaração de caducidade, mas de fazer-se a rescisão pelo motivo de faltar a Empresa ao cumprimento de suas obrigações, a rescisão acarretará a perda da caução e dos effectos mencionados no art. 40. Mas durante a instancia, e até ser pronunciada a sentença executoria declarando a rescisão, gosará a Empresa de todos os seus direitos que lhe dá a concessão, sem prejuizo das medidas provisórias e conservatorias, que fôr preciso tomar, de conformidade com as leis.

CAPITULO IV

NACIONALIDADE E PERSONALIDADE DA EMPRESA

Art. 48. As companhias que tiverem por objecto construir ou explorar, ou construir e explorar uma estrada de ferro podem ser fundadas na Republica Mexicana ou no estrangeiro.

Art. 49. A empresa será sempre mexicana, ainda mesmo que a Companhia tenha sido organizada no Extranjeiro, ou que o conjuncto ou alguns de seus membros sejam estrangeiros. Ella ficará sujeita aos tribunaes da Republica, quer federaes, quer locaes, para todas as questões que dependerem de sua jurisdicção segundo os textos legislativos. A dita empresa e todos os estrangeiros ou os herdeiros dos estrangeiros que tiverem interesse nos negocios da empresa, quer como accionistas quer como empregados, ou por qualquer titulo, serão considerados como Mexicanos para tudo o que tiver relação com a empresa; nunca poderão elles invocar qualquer direito inherente á sua qualidade de estrangeiros, relativamente aos negocios referentes á empresa ou aos titulos della, qualquer que seja o pretexto. Só terão elles os direitos e os meios de fazer valer suas pretensões concedidos aos Mexicanos pelas leis da Republica. Por conseguinte não poderá ser admittida ingerencia alguma dos agentes diplomaticos estrangeiros.

Art. 50. A empresa estabelecerá na Capital da Republica um ou mais encarregados de negocios com as auctorizações e instrucções sufficientes para entender-se com o Governo federal ou com as diversas auctoridades governamentais, em todas as questões referentes ás obrigações impostas pela concessão da empresa.

Art. 51. A empresa estabelecerá seu domicilio principal na cidade da Republica fixada na concessão, sem prejuizo das agencias que possam reclamar seus interesses nos diversos centros do paiz ou do estrangeiro.

Art. 52. As Companhias de estradas de ferro, no caso de residir no Extrangeiro sua Direcção ou Conselho de administração, terão no territorio da Republica e no lugar de seu domicilio, uma direcção local composta de Directores e de Conselheiros nomeados de accordo com os seus estatutos, e que farão parte de sua Direcção principal e de seu Conselho de administração.

Art. 53. Os estatutos determinarão os poderes da Direcção local; em todo caso, porém, a parte da Direcção ou do Conselho de administração que residir no Extrangeiro, bem como a Junta Executiva, quando houver, serão obrigados a enviar-lhe copia das actas de suas sessões e resoluções tomadas. Dar-lhe-ão igualmente copia das actas das assembléas geraes dos accionistas; dar-lhe-ão conhecimento de todos os contractos de transportes e de todas as operações financeiras que se realizarem.

Art. 54. Os estatutos da Companhia, os regulamentos que estabelecerem suas relações com o publico, para tudo o que estiver previsto na presente lei ou na concessão, e bem assim as modificações que posteriormente forem introduzidas em uns ou outros serão submettidas á approvação do Poder Executivo da União. Quando esta disposição não for respeitada, os ditos estatutos e regulamentos não terão character legal e nenhum effeito produzirão.

Art. 55. A estrada de ferro e o telegrapho ou telephono, os terrenos, edificios, armazens, estações, machinismos, accessorios, materiaes e todos os bens diversos que constituirem a estrada de ferro e o telegrapho ou o telephono, serão propriedade da Companhia em quanto durar a concessão, respeitadas as limitações fixadas na presente lei e estabelecidas na concessão; e submettidos ás leis regulamentares sobre estradas de ferro, no que diz respeito á construção e ao trafego.

Art. 56. Todos os bens mencionados no começo do artigo precedente, desde o momento em que fôrem incorporados á estrada de ferro e ao telegrapho ou telephono, e durante todo o tempo que formarem parte integrante destes, ou annexos, serão regidos pelo Cod. Civil do Districto Federal para tudo o que não fôr determinado em leis especiaes.

Art. 57. Os terrenos incorporados á estrada de ferro não serão submettidos ás servidões legais, no que forem estas incompativeis com o uso para o qual se destinarem ditos terrenos. Emquanto forem consagrados ao uso em questão poderão ser alugados, mediante auctorização prévia do Secretariado das Comissões e obras publicas; todo o terreno alugado ficará sujeito ao pagamento de impostos.

Art. 58. Com as restricções estabelecidas nos arts. 38 e 60 no que respeita ás dividas hypothecarias fica a empresa auctORIZADA a celebrar, na Republica mexicana ou no Extrangeiro, todos os contractos que exigirem os objectos de sua concessão. Ella poderá emittir qualquer especie de acções ou de obrigações e dellas dispor, e igualmente hypothecar a individuos ou asso-

ciações particulares a linha e suas dependencias. Na hypotheca poderá ser especificada a transmissão no todo ou em parte do direito de trafegar a linha.

Art. 59. Nenhuma empresa de estradas de ferro poderá, directa ou indirectamente, celebrar um contracto de venda ou de arrendamento ou de qualquer outra natureza, em virtude do qual adquira preponderancia na propriedade, no trafego ou na administração, ou na fiscalização de uma outra linha construida, ou em via de construcção, ou um contracto de concessão de uma linha que possa fazer communicar a qualquer das linhas construidas pela dita empresa, em via de construcção por sua conta ou a ella concedidas.

Art. 60. Serão observadas as regras seguintes para emissão das acções e obrigações :

1.º Organizadas as plantas e perfis, estabelecer-se-á o total das despesas da empresa.

2.º Sobre a base dessas despesas e dos direitos que se tiver reservado o concessionario, será fixado, com auctorização do Governo, o capital em acções e obrigações.

3.º O que fica especificado nos paragraphos precedentes não impedirá que durante os trabalhos de avaliação das despesas sejam emittidas acções e obrigações, ou sejam adquiridas por outros meios os fundos necessarios para a construcção.

4.º A importancia total do capital acções ou obrigações poderá ser augmentado, mesmo depois da avaliação das despesas e fixação de dito capital, sempre que o exigirem as necessidades da construcção ou do trafego.

5.º O direito de emittir acções ou obrigações não significa que seja este o unico meio de adquirir fundos a empresa ; para este fim poderá ella usar de todos os meios legais.

6.º A empresa será obrigada a levar ao conhecimento do Secretariado das Commissões e Obras Publicas todos os contractos que celebrar no exercicio dos direitos que lhe dá o presente artigo.

Art. 61. Todos os contractos celebrados no Extrangeiro, e creando obrigações quer pessoases, quer reaes, tendo por objecto a estrada de ferro ou qualquer propriedade immovel incorporada á estrada de ferro, ou ao telegrapho ou telephono, serão regidos pelo Codigo Civil do Districto Federal, nas condições previstas no art. 56. Quanto aos outros contractos, si crearem sómente obrigações pessoases, será observada a disposição do § 2 do art. 63.

Art. 62. As hypothecas constituídas sobre a estrada de ferro e as obrigações que ellas garantem, serão regidas, quando o contracto tiver sido celebrado perante tabellião no territorio da Republica, pelo Codigo Civil do Districto Federal, para tudo que não for estipulado na presente lei ou em leis especiaes.

Art. 63. Quando o contracto tiver sido celebrado no Extrangeiro, serão observadas as disposições seguintes :

1.º Relativamente á forma e solemnidades exteriores, serão estas regidas pelas leis do paiz em que se celebrar o contracto;

2.º Os direitos e obrigações que vierem a nascer do contracto, salvo no tocante ás hypothecas, serão igualmente submettidos ás leis de dito paiz, ainda que tenha o contracto de ser no todo ou em parte executado na Republica Mexicana, excepto, não obstante, si for declarado expressamente no contracto que este se regerá pela lei mexicana. Em taes casos será submettido ás disposições do Codigo Civil mencionado acima.

3.º As hypothecas reger-se-ão pelo Codigo Civil do Districto Federal, para tudo que não for estipulado na presente lei.

Art. 64. Poderá ser feita hypotheca de todas as linhas que constituem a rêde da empresa, ou de uma só linha que faça parte de dita rêde, por toda duração da concessão. Ella se referirá a, salvo disposição contraria:

1.º A concessão da estrada de ferro, com os favores, isenções direitos e obrigações que ella contiver;

2.º A linha com terrenos, estações, depositos, armazens, officinas, com todos os edificios annexos da estrada de ferro e do telegrapho ou telephono, e em geral com todo o que tudo depender da estrada de ferro.

3.º Todo material fixo ou movel empregado na construcção, trafego, reparação, renovação e conservação da linha e suas dependencias.

4.º Os capitaes reunidos pela empresa para o trafego e administração da estrada de ferro, o dinheiro que se achar em caixa para o trafego corrente, os credits resultantes directamente do trafego e dos direitos cedidos á empresa por terceiros:

Art. 55. Nos textos constitutivos das hypothecas e nas obrigações hypothecarias, deverá especificar-se que no fim do prazo da concessão, a estrada de ferro com todas as estações, armazens, officinas e dependencias, tornar-se-á propriedade da Nação, livre de qualquer onus, hypotheca ou responsabilidade qualquer, mesmo relativamente a obrigações contrahidas com direito de anterioridade. Dever-se-á igualmente constatar os direitos e obrigações que a Nação adquire em virtude do art. 38 em caso de caducidade.

Art. 66. Os credores hypothecarios não terão o direito de perturbar ou impedir o trafego da estrada de ferro, nem poderão igualmente oppor-se ás modificações ou mudanças a introduzir, enquanto durar a hypotheca, nos edificios, nos terrenos da linha e no material do trafego. Entretanto, esses credores hypothecarios terão o direito de se oppôr á venda da estrada de ferro ou de alguma das linhas da rêde, á alienação de uma parte consideravel do material de trafego, e á fusão com outras companhias, no caso de resultar perigo para a segurança de seus credits.

Art. 67. As hypothecas, e em geral todos os actos e contractos sujeitos a registro, serão registradas na cidade do Mexico,

e este registro será considerado como prova sufficiente no ponto de vista da validade e da execução legal para tudo que se referir ás diversas linhas e aos diversos ramaes; não será necessario proceder a um registro local nos Estados ou nos differentes centros em que passarem as linhas.

Art. 68. Para o registro, em todos os casos em que fôr necessario designar expressamente e localisar a propriedade que foi objecto do acto, dever-se-á designar os pontos extremos de cada uma das linhas ou de cada um dos ramaes, taes como fôrem indicadas nas concessões; o processo se fará relativamente á data das concessões em virtude das quaes forem exploradas as linhas ou ramaes.

Art. 69. Em qualquer contracto relativo a uma aquisição de material para installação de uma estrada de ferro ou do material rodante, são auctorizados os contractantes a celebrar dito contracto, conformando-se com as regras seguintes:

1.º Mesmo sendo o material vendido entregue ao comprador, e este esteja na posse effectiva e uso delle, não poderá ser a propriedade transferida ao dito comprador, antes de ser o seu preço completamente pago, tendo o comprador cumprido todas as obrigações do contracto; nesse interim conservará o vendedor o direito de propriedade de dito material para tudo o que diz respeito aos effectos legaes.

2.º Fica egualmente auctorizada a celebração de contractos de arrendamento do material acima indicado, nos quaes será especificado que o material arrendado tornar-se alienado, e que a sua propriedade será transferida ao arrendatario, tomando desde então o contracto o character de uma venda, quando o arrendatario tiver pago o preço do arrendamento nos termos convencionados, e tiver cumprido as diversas obrigações do contracto. Em tal caso o preço de arrendamento pago segundo as disposições do contracto será considerado como um preço de venda, e o contracto perderá seu character de arrendamento para adquirir o de venda.

3.º Os contractos a que se referem os dous paragraphos precedentes serão passados como escripturas publicas, registradas no Registro do Commercio da Cidade do Mexico.

Além disso, cada vagão ou locomotiva que tiver sido objecto de um contracto desta natureza, trará em logar bem apparente uma placa com a inscripção do nome do vendedor ou do arrendatario, seguido da palavra « proprietario ».

4.º No caso em que o comprador ou arrendatario não effectuar o pagamento ou não cumprir qualquer das obrigações especificadas no contracto, o vendedor ou locador terá o direito de retomar todo o material vendido ou arrendado; elle guardará a titulo definitivo as sommas que tiverem sido pagas em virtude de dito contracto.

5.º Quando o comprador ou arrendatario tiver pago tudo a

que se tiver obrigado, e que tiver satisfeito a todas as obrigações e condições que fôrem estipuladas no contracto, será isso constatado em um instrumento publico que será registrado, como foi indicado no paragrapho IV.

Art. 70. As estradas de ferro são consideradas como obras de utilidade publica, e em consequencia, as empresas de estradas de ferro terão o direito de desapropriar os terrenos e materiaes de construcção pertencentes a particulares e necessarios para o estabelecimento, reparação das vias ferreas e de suas dependencias, das estações e das diversas installações accessorias. Não terão o direito de desapropriar as aguas sem auctorização especial do Poder Executivo em cada caso.

A desapropriação far-se-á segundo as regras seguintes :

1.º O direito para a linha propriamente, só poderá exercer-se sobre uma largura até setenta metros; mas a empresa terá além disso direito aos terrenos necessarios para as estações e dependencias da estrada de ferro.

2.º Poderá acontecer que, para construir a estrada de ferro de conformidade com o traçado approved, seja necessario cruzar uma outra estrada de ferro, ou occupar terrenos contidos na faixa de que este póde dispor, ou ainda terrenos destinados a outros usos por esta mesma estrada de ferro, ou emfim terrenos empregados em qualquer outro trabalho de utilidade publica. Em tal caso quando os interessados não estiverem de accôrdo, o Secretariado das communicações e obras publicas examinará si a occupação do terreno e a construcção em dito terreno da nova estrada de ferro, causam á installação anterior um prejuizo bastante grave para tornar inoportuna a construcção em questão.

Si o dito Secretariado tomar uma decisão formal constatando este grave inconveniente, não se fará a desapropriação, sendo modificado o traçado da nova linha. Si, a decisão for tomada em sentido contrario, effectuar-se-á a desapropriação, mas a nova empresa será obrigada a pagar á empresa primitiva, uma indemnização conveniente pela occupação do terreno, interrupção do trafego, ou damno material causado á estrada.

3.º Nas condições especificadas no paragrapho precedente, será sempre preciso provar que haverá necessidade de cruzar uma estrada de ferro ou occupar terrenos destinados a esta mesma estrada de ferro ou a suas dependencias para construcção de um trabalho de utilidade publica auctorizado pelo Governo Federal, pelos Estados ou Municipalidades.

4.º A Empresa não terá o direito de occupar as estradas ordinarias e as linhas ou caminhos vicinaes. No caso de ser preciso cruzar uma estrada ou um caminho vicinal, o cruzamento não se fará sem auctorização do Secretariado das communicações e obras publicas. Este, auctorizando o cruzamento, poderá fixar as condições e regras a que a empresa ficará sujeita.

5.º Quando para os trabalhos de reconhecimento e traçado

fôr necessario destruir ou derrubar total ou parcialmente arvores, cercas ou outros obstaculos secundarios do mesmo genero, poderá a Companhia fazel-o, mas ficando obrigada a pagar a indemnização que fôr fixada por arbitros, e assim que esta fôr fixada.

6.º Quando pedir a empresa, ou quando não tiver sido possivel fixar a extensão do terreno que deve ser occupado, o juiz antes da sentença de desapropriação, e depois de ouvir o engenheiro do Governo, ou em sua ausencia, o arbitro que tiver sido nomeado pelo Tribunal acima indicado, fixará uma somma que será depositada; para esperar que a questão seja resolvida, dará elle alem disso auctorização para a tomada de posse provisoria dos terrenos ou dos materiaes que fõrem objecto do pedido. Isto porém, não prejudicará a avaliação definitiva, tendo a Empresa que pagar ou receber a differença quando ella fôr superior ou inferior á somma depositada por si.

7.ª Todas as vezes que não houver accôrdo com o proprietario será o negocio submettido ao juiz de districto do Estado em que o terreno se achar, ou estiverem situados os materias para os quaes tiver de ser feita a desapropriação; o mesmo se fará para as aguas cuja desapropriação tiver auctorisado o Poder Executivo; para o processo servirão de regra os artigos 734 a 740 do Codigo Federal de processo civil, exercendo a Empresa as acções e direitos que, em ditos artigos, pertencem ás auctoridades e ao Ministerio Publico.

8.º Quando em consequencia de litigio ou por qualquer outro motivo, houver duvida relativamente ao verdadeiro proprietario ou possuidor da propriedade que fôr objecto da acção, o juiz de districto fixará como importancia de indemnização a pagar o valor que resultar do exame da avaliação feita por arbitro nomeado pela Empresa, e da do arbitro que o dito juiz tiver designado como representante do proprietario legitimo. O valor que definitivamente tiver sido fixado, será depositado segundo as prescripções legaes a fim de ser entregue áquelle a que pertencer.

9.º Deverão os arbitros, para estabelecer sua avaliação, levar em conta as contribuições que pagar a propriedade que fôr objecto da desapropriação, ao mesmo tempo que as despesas e lucros resultantes para seu proprietario.

CAPITULO V

FAVORES E ISENÇÕES OUTORGADOS AOS CONCESSIONARIOS

Art. 71. Os capitães estrangeiros empregados na construcção e na exploração das estradas de ferro, bem como os empréstimos feitos para esse fim, ficarão sob a salvaguarda da Nação, e ao abrigo de represalias, confiscação ou penhora por causa de guerra.

Art. 72. Os capitães e propriedades da empresa, como uns e outros, serão destinados directamente aos fins da concessão, serão

isentos durante quinze annos de qualquer imposto federal ou local, salvo o imposto do sello que a empresa deverá applicar, segundo os textos legislativos, em todos os documentos, actos, contractos e operações em que entrar.

Art. 73. As linhas geraes de comunicação ás quaes se refere o § 1.º do art. 1.º e os artigos 6 e 7, bem como as suas dependencias, os capitães e emprestimos empregados para seu estabelecimento, as acções, as obrigações emittidas não poderão em nenhuma occasião servir de base a qualquer tributo por parte dos Estados.

Art. 74. Durante um praso nunca superior a cinco annos, a empresa poderá importar para a construcção, trafego, conservação e reparações da estrada de ferro e do telegrapho e seus accessorios, os objectos seguintes, livres de todos os direitos de importação ou de alfandegas, ou de impostos federaes ou locaes, de qualquer natureza :

Material fixo para a linha

Trilhos, grampos para a linha, porcas, cavilhas, egualmente destinadas á linha, chapas de apoio e cunhas, talas lisas e de angulos, desvios completos, signaes para a linha e cruzamento, coxins, dormentes de madeira ou metallicos ; pontes metallicas ou de madeira, inteiras ou por partes, madeira ordinaria de construcção, edificios e casas de madeira ou de ferro para estações mobiliadas ou não.

Material rodante

Locomotivas de qualquer especie, trucks para locomotivas e vehiculos, rodas motrizes e eixos para locomotivas, caixas de graxa para locomotivas e vehiculos, molas diversas para machinas, chaminés para machinas, ventiladores para machinas, estrados para vehiculos, pharóes para machinas, apitos para locomotivas, caldeiras completas, injectores completos, cylindros completos, manometros de vapor para as caldeiras, fornalhas para machinas, tenders completos.

Material de telegraphia

Fios de ferro ordinarios ou galvanisados, isoladores, postes de madeira e de ferro, consolos e barras metallicas, baterias,apparelhos telegraphicos e telephonicos.

Vehiculos

Carros para viajantes, para bagagem, carros-plataforma, carros para conductores, correio, encomendas, vagões, rodas, eixos, caixas de graxa metallicas, vagonetes, trollys e velocipedes para vias ferreas, freios para vehiculos.

Diversos

Gyradouros, guindastes para o serviço da linha, machinas para fincar estacas, reservatorios de aguas, basculos.

O praso durante o qual a Companhia gosará do favor da livre importação, será variavel e proporcionado á importancia da linha considerada, não podendo, porém, exceder os cinco annos mencionados acima.

Art. 75. Quando o praso concedido expirar antes de terminada a construcção da linha e da abertura ao trafego, o favor da livre importação ficará limitado aos materiaes contidos na classificação precedente, que fõrem necessarios para ultimar a construcção e para abertura da linha ao trafego.

Art. 76. Os materiaes cuja livre importação fica auctorizada no art. 74, serão introduzidos para uso exclusivo da linha, e quando qualquer porção delle fôr alienada ou applicada para outros fins, o Secretariado das Finanças exigirá o pagamento dos direitos, sem prejuizo das penalidades estabelecidas pelas leis fiscaes para as differentes infracções que contra ellas possam ser commettidas.

Art. 77. As linhas mencionadas no art. 6 poderão ser objectos de subvenções. Poderão egualmente ser subvencionadas, mas excepcionalmente, as outras linhas referidas no art. 158, § 3, alinea B. Alem das linhas que acabam de ser mencionadas nenhuma outra poderá ser subvencionada. As subvenções serão submettidas ás regras seguintes:

1.^a Não será concedida subvenção para a construcção das estradas de ferro, quando o seu pagamento acarretar excesso no orçamento das despesas para isso destinadas.

Ficam exceptuadas desta regra os casos seguintes:

A. Quando o total da subvenção não exceder os tres quartos da importancia das subvenções que, na occasião da nova concessão, estiverem disponiveis em consequencia da caducidade de diversos contractos anteriores, caducidade declarada posteriormente á data da presente lei, como consequencia de uma rescisão declarada tambem posteriormente a esta mesma lei.

B. Quando se applicarem os termos do art. 158, § 3.^o e para subvenções concedidas a linhas cuja concessão não tenha sido declarada cadaua.

2.^o A subvenção será paga por secções de pelo menos cinco kilometros, construidas, e acceitas pelo Secretariado das vias de communicação e obras publicas; os pagamentos serão feitos segundo a totalidade e as condições que tiverem sido determinadas em cada caso. Fica, porém, entendido que, será paga a si a ultima secção da linha tiver menos de cinco kilometros, somma correspondente ao comprimento desta secção, e na occasião em que ficar terminada.

3.º A subvenção será paga em bonus da Divida Publica, reservando o Poder Executivo, a faculdade de decidir, em cada sentido, sob qual das duas formas seguintes far-se-á o pagamento:

A. Bonus de 5% da Divida amortisavel;

B. Bonus de denominação especial, segundo as clausulas e condições que fôrem determinadas.

Art. 78. Em caso algum, e sob nenhuma fórma poder-se-á conceder prorogação dos prazos que tiverem sido fixados para a duração da concessão de conformidade com o art. 27 e dos que tiverem sido estabelecidos na mesma concessão de conformidade com os arts. 72 e 74 para isenções de impostos.

Art. 79. Os terrenos de propriedade nacional de que a Empresa tiver necessidade para os fins mencionadas no § 1.º do artigo 70, serão transferidas á Empresa sem retribuição alguma, desde que em cada caso tenha sido dada approvação do Poder Executivo:

Egualmente, depois de approvação prévia do Poder Executivo a Empresa terá o direito de tirar nos terrenos de propriedade nacional e nos rios, os materiaes de qualquer especie que fôrem necessarios para a construcção, o trafego ou reparação da linha e suas dependencias, observando para isso as leis e regulamentos sobre a materia.

Art. 80. Quando terminar a linha em um porto, a Empresa terá o direito de construir um ou mais caes submettendo-se á regras e condições contidas no acto de concessão.

Art. 81. As pedreiras e jazidas mineraes que, segundo a legislação sobre minas, não pertencerem ao proprietario do solo, e que fôrem encontradas nos trabalhos e excavações que fôrem executados, serão propriedade da Empresa, mas sob as condições impostas pela legislação sobre minas, e com a condição de serem ellas denunciadas dentro de tres mezes depois do descobrimento

Art. 82. Os directores, engenheiros, empregados e agentes. dos escriptorios e estações de estrada de ferro e do telegrapho, bem como os operarios nella occupados, serão isentos de qualquer especie de serviço militar e de todos impostos municipaes durante o tempo em que estiverem ao serviço da estrada de ferro, salvo o caso de guerra com o estrangeiro. Terão as Companhias a facilidade de organizar o serviço interior e a guarda de suas linhas, conformando-se com os regulamentos approvados pela Poder Executivo.

CAPITULO VI

RECONHECIMENTO E CONSTRUCÇÃO DA LINHA

Art. 83. As estradas de ferro serão construidas segundo as clausulas dos regulamentos das vias ferreas actualmente em vigor, e dos que fôrem decretados ultimamente.

Art. 84. As estradas de ferro poderão ser construídas, no todo ou em parte, com ou mais vias, conforme as necessidades do serviço da linha e das estações.

Art. 85. Quando tornar-se necessário para uma linha determinada afastar-se das regras geraes estabelecidas pelos regulamentos serão introduzidas com auctorização do Secretariado das communicações e obras publicas, as modificações precisas para fixação das condições technicas ás quaes deverá satisfazer a linha.

Art. 86. O Secretariado das communicações e obras publicas poderá dar aos particulares ou a companhias auctorização para effectuar reconhecimentos e estudos com o fim de reunir informações e documentos sobre a construcção de uma linha, subentendendo-se que por isso nenhum direito é conferido em prejuizo da Nação, nem de modo algum limitada a faculdade que possui esse secretariado de conceder auctorizações identicas aos que pretenderem identicos reconhecimentos do mesmo traçado.

Art. 87. O traçado quo a linha deverá seguir será o que, de accordo com os reconhecimentos feitos parecer mais conveniente ao Secretariado das communicações e obras publicas.

Art. 88. Serão submettidos á approvação do dito Secretariado:

1.º Os planos e estudos do traçado geral de toda a linha; estes planos serão submettidos ao dito Secretariado, antes dos planos do traçado definitivo;

2.º Traçados e perfis definitivos da estrada, de toda, ou por secções successivas de 10 kilometros pelo menos; ficando bem entendido, que não se deverá executar obras de arte, edificios e dependencias da linha antes de approvadas as plantas e perfis correspondentes;

3.º As plantas das estações, sua construcção, os projectos relativos a todas as obras de construcção, obras de arte, edificios e dependencias da linha;

4.º As modificações que forem introduzidas ulteriormente nos traçados e perfis, plantas, construcções, obras de arte, edificios e dependencias da linha.

Art. 89. As empresas de estradas de ferro são obrigadas a permittir a ligação de suas linhas com as de outra empresa, de qualquer forma sob que ella possa apresentar-se de conformidade com o final do art. 21, e cada vez que a outra empresa o exigir.

CAPITULO VII

TRAFEGO DAS ESTRADAS DE FERRO

Art. 90. As leis e regulamentos sobre a policia das estradas de ferro determinarão as medidas convenientes a tomar relativamente á sua conservação e segurança.

Não poderá ser entregue ao trafego uma estrada de ferro antes de ter sido préviamente recebido, nos termos estabelecidos pelo regulamento, e de ter sido approvedo pelo Secretariado das communicações e obras publicas o termo dessa operação, que se lavrará.

Art. 91. As empresas de estradas de ferro terão o direito de trafegar suas linhas conjuntamente com uma outra empresa de estradas de ferro nacional ou estrangeira, entrando em accordo com ellas, e sob as condições que julgarem convenientes. Poderão egualmente estabelecer relações com navios, ou linhas regulares fluviaes ou maritimas, funcionando entre pontos da Republica, ou entre pontos do territorio nacional e portos estrangeiros, ou simplesmente entre portos estrangeiros.

Os contractos, convenções, regulamentos, tractados, sobre os quaes se basearem essas relações com linhas estrangeiras de estradas de ferro, ou com linhas fluviaes ou maritimas ou navios, serão submettidos á approvação do Secretariado das communicações e obras publicas, para o fim unicamente de que esse Secretariado examine si esses tractados, etc., se acham bem redigidos de accordo com as disposições da presente lei.

Art. 92. As empresas de estradas de ferro serão obrigadas a deixar circular em suas linhas os trens pertencentes a outras empresas de estradas de ferro, mas isso sob as condições abaixo:

1.º Esses trens só circularão sobre uma linha de estrada de ferro quando, segundo a opinião do Secretariado das communicações e obras publicas, o serviço dessa linha fôr insufficiente em relação ás necessidades do trafego;

2.º Os trens de outras companhias farão seu serviço com regularidade e accordo com um horario;

3.º E' vedado ás empresas que gosarem da faculdade de circulação, organizar o seu serviço de modo que empeça, embarce ou perturbe o serviço da empresa proprietaria da linha;

4.º A empresa que fizer passar seus trens pelas linhas de uma outra companhia, será obrigada, emquanto usar dessa faculdade, a permittir que reciprocamente os desta companhia passem nas suas, a menos que exista para esta ultima, a insufficiencia de serviço mencionada no paragrapho 1.º;

5.º Será pago á empresa proprietaria um tanto por cento, que será fixado na concessão, sobre as sommas que de accordo com as tarifas forem cobradas pelo percurso effectuado por passageiros ou objectos transportados.

Art. 93. As tarifas para os transportes por vias ferreas serão conformes com as taxas estabelecidas e com as condições segundo as quaes se obrigarem as Companhias a manter esses transportes. Ellas serão submettidas ás seguintes:

1.º As tarifas, as classificações de mercadorias e as condições a que ficarão sujeitos os transportes serão approvedos pelo

Secretariado das communicações e obras publicas e devidamente publicadas;

2.º A applicação das tarifas far-se-á sempre observando a mais perfeita egualdade, excepto nos casos em que a lei autorizar o contrario :

3.º Todas as companhias de estradas de ferro deverão reaver suas tarifas e submettel-as de tres em tres annos á approvação do Secretariado das communicações e obras publicas ;

4.º Quando, por occasião da revisão das tarifas, o Secretariado das communicações e obras publicas julgar que ellas poderão ser abaixadas sem prejuizo para os interesses da empresa, e si por outro lado não estiver esta de accordo com este abaixamento, poderá não obstante ser effectuado dito abaixamento em um limite de 10 %; de resto será garantido á empresa um augmento médio que se tiver produzido durante os ultimos cinco annos.

Art. 94. A tarifa geral dos viajantes poderá dividir-se em tres classes, fixando sua base kilometrica.

A tarifa geral das mercadorias poderá dividir-se em seis classes ou mais; suas bases serão a tonelada como unidade peso e o kilometro como unidade de distancia, salvo o que vai especificado no § 4.º do art. seguinte.

Art. 95. As empresas de estradas de ferro são autorizadas a estabelecer suas tarifas sobre as bases seguintes :

1.º *Tarifa de base decrescente.* Todavia, quando a concessão autorizar esta tarifa, e a Companhia quizer estabelecer sobre bases particulares, ella submeterá em cada caso estas novas bases ao Secretariado das communicações e obras publicas. Esta autorização que dará este secretariado valerá sómente para o tempo que restar a decorrer até completar o periodo no fim do qual deverão ser revistas as tarifas, de conformidade com a concessão. Uma vez terminado este periodo dever-se-á fazer renovar a approvação das bases sobre as quaes se pretender estabelecer a tarifa differencial;

2.º *Tarifas proporcionaes ás difficuldades e ás despesas de tracção sobre os diversos pontos da linha.* Sem attender a uma proporção em relação ao numero de kiliometros da linha inteira, mas com a condição de que em caso algum o preço de transporte ou a tarifa não possa exceder, para um kilometro, o maximo fixado para cada classe;

3.º *Tarifas para as mercadorias por vagão completo.* Estas tarifas terão como base a tarifa geral, da qual as Companhias poderão deduzir :

A. Uma somma equivalente ás despesas de carga e descarga, sempre que estas ficarem a cargo do destinatario ou do expedidor; essa somma será a mesma para todas as estradas de ferro, e fixada pelo Secretariado das communicações e obras publicas;

B. Um tanto por cento fixado pelo Secretariado das Comunicações e Obras Publicas, que será o mesmo para todas as estradas de ferro, e que corresponderá á responsabilidade de que se acha isenta a Companhia de estrada de ferro, segundo o art. 120, § 8.º.

C. Um tanto por cento sobre a base da melhor utilização do vagão; este tanto por cento será fixado pelo Secretariado das Comunicações e Obras Publicas, tendo em conta a capacidade dos vehiculos. São auctorizadas as companhias de estradas de ferro a estabelecer tarifas por vagão completo, unicamente sobre esta base da occupação completa do vehiculo, além das que estabelecer sobre as outras bases indicadas no presente paragrapho.

Para applicação deste paragrapho, o Secretariado das Comunicações e Obras Publicas fixará a carga minima dos vagões completos.

Um mesmo expedidor poderá tomar para si ou para diversas pessoas um vagão completo, com o fim de transportar nelle mercadorias de diversas classes. Em tal caso, só será feita uma unica nota de expedição no nome do expedidor e no nome de um só consignatario; pagar-se-á por inteiro o vagão, de conformidade com a tarifa que corresponder á classe superior das diversas mercadorias carregadas.

4.º *Tarifas para os transportes a pequena distancia*, cuja escala de applicação será fixada pelo Secretariado das Comunicações e Obras Publicas. Essas tarifas terão como base a tarifa geral, a qual as companhias poderão accrescentar:

A. Uma somma equivalente ás despesas do corremento e da descarga que deve executar a Companhia; esta somma será identica para todas as estradas de ferro e fixada pelo Secretariado das Comunicações e Obras Publicas.

B. Um tanto por cento que será igualmente identico para todas as estradas de ferro, e tambem fixado, por dito Secretariado, a qual será equivalente ás mais fortes despesas, de trafego nos transportes a curta distancia;

5.º *Tarifas das bagagens*, cujo valor será declarado no momento da entrega para a expedição, afim de que este valor sirva de base á responsabilidade da Companhia em caso de perda ou de avaria. As companhias de estradas de ferro terão o direito de exigir que as bagagens que incidirem na applicação deste artigo sejam expedidas por grande velocidade.

6.º *Tarifas para viajantes* sobre a base distancia kilometrica, que o viajante terá o direito de percorrer em toda direcção e em periodo de tempo determinado ou indeterminado.

7.º *Tarifas para viajantes*, relativamente ás viagens de ida e volta, aos assignantes e ás creanças.

8.º *Tarifas para os trens de volta*. A respeito destas tarifas serão observadas as regras seguintes:

A. O Secretariado das Comunicações e Obras Publicas,

sobre proposta da Companhia interessada, e por meio de regras geraes, resolverá quaes são os trens de volta;

B. A tarifa de volta será estabelecida sobre a hase da tarifa geral, salvo deducção de um tanto por cento que será approved pelo Secretariado das Communicações e Obras Publicas;

C. As estradas de ferro que servirem pontos dos quaes uma outra linha transportar mercadorias com tarifa de volta, terão o direito de fazer esses transportes, consentindo sobre sua tarifa geral uma reducção egual ou inferior a que fizer a outra Companhia de estrada de ferro na sua tarifa de volta.

Art. 96. As empresas de estradas de ferro terão egualmente o direito de estabelecer tarifas especiaes para os carros-salão, ou carros-dormitorio, para as bagagens ou mercadorias que fôrem transportadas por trens de viajantes ou trens expressos, para o dinheiro e os metaes preciosos, as materias explosivas ou inflammaveis, para os cadaveres e os animaes, para todos os objectos que não puderem ser utilmente submittidos a uma pesagem ou medida, e que devam pagar uma tarifa superior á tarifa geral; para o material de estrada de ferro, a pedra de construcção, carvão mineral ou para qualquer outro producto ou mercadoria de origem nacional ou estrangeira, quando para isso tiver dado approvação prévia o Secretariado das Communicações e Obras publicas. Os cereaes poderão egualmente ser objecto de tarifas especiaes, mas a portagem por vagão completo não poderá em caso algum exceder á que tiver sido determinada na concessão para a ultima classe.

Na concessão poder-se-á impor á empresa a obrigação de estabelecer tarifas especiaes para os objectos ou mercadorias designadas nessa concessão.

Art. 97. Nas concessões será fixado o maximo das tarifas geraes para viajantes e mercadorias, bem como das tarifas especiaes, ás quaes se refere a ultima parte do artigo precedente; será igualmente fixado um maximo para a armazenagem e para o uso do telegrapho ou do telephono, nos casos em que, de conformidade com o art. 20, fôr permittido empregal-o para fins que não sejam exclusivamente do trafego da estrada de ferro.

Os typos de tarifas differenciaes e os de tarifas especiaes que não tiverem sido fixados na concessão, serão determinados pela Companhia, mas depois de terem sido submittidos á approvação do Secretariado das Communicações e Obras publicas.

Art. 98. Antes de expirados os tres annos a que se refere o § 3.º do art. 93, praso para revisão das tarifas, poderá a empresa modificar estas, ficando nos limites do maximo fixado na concessão. Essas modificações só começarão a entrar em vigor depois de approvadas pelo Secretariado das Communicações e Obras publicas e no praso de trinta dias depois da publicação, quando a modificação consistir em augmento, ou de cinco dias si n'um abaixamento.

As especificações do presente artigo serão observadas do mesmo modo quando a revisão das tarifas se fizer de conformidade com o art. 93.

Art. 99. As concessões para a construção e tráfego das estradas de ferro conferem sómente o direito de perceber as taxas fixadas nas tarifas, e de applicar aos transportes as condições que a Companhia tiver estabelecido legalmente, sempre sob a condição de terem sido ambas approvadas e publicadas de conformidade com os arts. 93 e 98. Por conseguinte são e ficam prohibidos:

1.º Todos os contractos nos quaes se conceder a uma ou mais pessoas um preço de passagem ou de transporte inferior ao da tarifa approvada e tornada publica;

2.º Qualquer reembolso de todo ou parte do preço de transporte ou de passagem cobrado, no momento da assignatura do contracto, que seja feito com o fim unico de reclamo ou de abaixamento da tarifa;

3.º As reduções sobre os preços de passagem ou fretes que fizerem, como commissarios, os agentes ou commissarios que perceberem uma comissão; esses agentes ou commissarios serão considerados sob todos os pontos de vista como empregados da Companhia, e as vendas de bilhetes ou contractos de transportes que fizerem incidirão nas disposições do § 1.º do presente artigo;

4.º Todo acto ou contracto cuja consequencia fôr diminuir ou abaixar directamente ou indirectamente a taxa de passagem ou de transporte mencionada na tarifa.

Os contractos celebrados em contravenção ás disposições da presente lei serão nulos, excepto nos casos em que tiverem sido expressamente previstos por ella.

Art. 100. Os bilhetes de passagem para estrada de ferro não poderão ser vendidos sinão por intermedio dos agentes autorisados pela administração da Companhia.

Esta auctorisação deverá ser dada por escripto, quando a venda não se fizer nas estações ou escriptorios da Companhia ou pelos cuidados dos conductores ou empregados nos proprios trens; esta auctorisação escripta será affixada em ponto aberto ao publico no logar da venda e deverá ser visivel a todos que quizerem comprar bilhete.

Art. 101. Os bilhetes emitidos e seus *coupons*, sempre que tiverem o nome da pessoa para a qual tiverem sido emitidos, terão um character pessoal, e não poderão ser vendidos ou alienados pelo primeiro adquirente ou por uma outra pessoa a terceiro.

Art. 102. As disposições dos arts. 93, 98 e 99 não serão applicaveis nos casos seguintes:

1.º Aos contractos e accordos celebrados entre o Governo federal e a Companhia, em interesse superior e por serviço publico;

2.º As reduções e abatimentos effectuados em favor dos

indigentes e dos que os conduzirem, ou concedidos para fim de beneficencia, ou aos agentes e viajantes do Commercio ou para obras religiosas, ou ainda a *troupes* de espectaculos publicos, ou aos trabalhadores e operarios jornaleiros ;

3.º As tarifas temporarias para trens de recreio ;

4.º Ao transporte de generos alimenticios de primeira necessidade. As localidades de onde se fizerem essas expedições gosarão tambem desta excepção.

Art. 103. Nos casos previstos nos tres primeiros paragraphos do artigo precedente, não será necessario ter a approvação do Secretariado das Communicações e Obras publicas, nem publicar préviamente a tarifa, salvo quanto ás tarifas para agentes e viajantes commerciaes, para *troupes* de espectaculos publicos, operarios e trabalhadores jornaleiros para as quaes será precisa sempre auctorisação expressa.

Egualmente no caso do § 4.º será essa tarifa submettida á approvação do Secretariado das Communicações e Obras publicas, com indicação da sua duração de appellação ; si esta duração não fôr fixada, não se poderá eleval-a sem observar as regras estabelecidas no art. 98, mas poder-se-á pol-a em vigor, sem a publicação prévia.

Art. 104. Apesar do que se acha estabelecido no art. 98, para as modificações de tarifas importando n'um abaixamento, no sentido da necessidade de serem préviamente publicadas, em certo praso antes da entrada em vigor, poderão essas modificações ser applicadas sem o decurso do praso fixado em dito artigo, nos casos seguintes :

1.º No caso de tarifas para mercadorias em transitio pelo territorio nacional, provenientes de uma nação estrangeira e destinadas a uma outra ou a essa mesma nação estrangeira. Bastará neste caso a communicação da tarifa ao Secretariado das Communicações e Obras publicas. As modificações de tarifas que importarem n'uma elevação poderão igualmente ser applicadas, como se importassem n'um abaixamento ;

2.º No caso de tarifas para productos e mercadorias indigenas destinadas á exportação. Neste caso será a tarifa communicada ao Secretariado das communicações e Obras publicas, e poderá ser applicada logo que tenham decorrido cinco dias desta communicação, sem resposta a ella, ou com uma resposta dada neste mesmo praso ;

3.º No caso do § 4.º do art. 102 e nos casos mencionados no art. 103, sendo a tarifa posta em vigor immediatamente depois de approvada pelo Secretariado das Communicações e Obras publicas.

Art. 105. Nos casos dos §§ 3.º e 4.º do art. 123, as empresas de estradas de ferro, como compensação pela suppressão ou limitação de sua responsabilidade poderão conceder uma produção de tarifas de um tanto por cento, a qual será egual para

todas as estradas de ferro e fixada pelo Secretariado das Comunicações e Obras publicas. Será considerada como prova sufficiente do contracto que suprime ou attenua a responsabilidade da Companhia, a *folha* de expedição na qual estiver expressa a somma convencionada como preço de transporte.

Art. 106. Nenhuma estrada de ferro, desde o momento da approvação pelo Secretariado das Commuicações e Obras Publicas, e desde que forem egualmente approvados seus horarios, poderá mais recusar o transporte de mercadorias para as outras estações de suas linhas, salvo nos casos de excepção expressa na presente lei :

1.º Quando as mercadorias, attendendo á sua classe e á sua natureza, estiverem apropriadas ao transporte, quando forem convenientemente acondicionadas e quando sua manipulação não exigir installações especiaes que não tenha a empresa, nem esteja na obrigação de possuir.

2.º Quando o expedidor se submeter á tarifas, ás regras sobre a expedição das mercadorias, e ás diversas outras condições que as companhias de estrada de ferro têm o direito de fixar ;

3.º Quando os meios ordinarios de que dispuzer a estrada de ferro permittirem effectuar o transporte.

Art. 107. As Companhias de estrada de ferro não são obrigadas a aceitar as mercadorias para transporte antes que este possa effectuar-se ; mas nas estações que designar o Secretariado das communicações e obras publicas, depois de ouvir a Companhia interessada, será esta obrigada a construir e manter, no prazo fixado pelo mesmo Secretariado, barracões ou outros typos de abrigo, como escolher, nos quaes as mercadorias, sob a guarda de um encarregado, serão protegidas de humidade, do sol e da chuva, depois de terem sido recebidas pela Companhia para transporte, e emquanto esperarem a vez de expedição.

Art. 108. As Companhias de estrada de ferro, relativamente ao uso dos barracões a que se refere o artigo precedente, terão direito a uma compensação que será percebida segundo uma tarifa por ellas fixada, com approvação do Secretariado das Communicações e Obras Publicas.

Art. 109. Quanto á época do transporte, nenhuma expedição deverá ser feita de preferencia a uma outra, salvo por motivo da propria installação ou das obras de reparação da estrada de ferro, ou ainda em consequencia das proprias circumstancias de transporte ou de uma razão de interesse publico.

Art. 110. A infracção dos artigos 106 e seguintes dará logar a responsabilidade por perdas e damnos della resultantes.

Art. 111. A nota de expedição, além das outras indicações que deve conter de conformidade com o art. 581 do Codigo de Commercio, conterà as seguintes :

1.º O valor declarado quando a estrada de ferro garantir uma somma fixa em caso de responsabilidade;

2.º As condições sob as quaes fôr transportada a mercadoria, indicando si o transporte será feito de conformidade com as clausulas da tarifa geral, ou pelo contrario, de tarifa especial, com especificação de responsabilidade total ou limitada, e as diversas indicações e clausulas particulares que a lei póde permittir;

3.º O numero do ou dos vagões quando forem tomados completos e as marcas que levarem o ou os vagões.

Art. 112. A importancia do transporte e da portagem não poderá ser igual ou inferior, para uma grande distancia, ao que fôr cobrado para uma distancia menor quando o transporte se fizer numa mesma direcção, e quando a distancia mais curta formar parte da mais longa. Exceptuam-se os casos seguintes:

1.º De tarifas auctorizadas pela concessão ou pela presente lei.

2.º Os mencionados no art. 104.

3.º O do transporte de mercadorias ou viajantes entre dous pontos que não forem ligados por uma via ferrea directa. Em tal caso poder-se-á tomar como base da tarifa não a distancia realmente percorrida, mas a distancia em linha recta entre os dous pontos considerados, com tanto que se apresentem simultaneamente as circumstancias seguintes:

A. Esta base da linha recta se applicará aos viajantes e a todas as mercadorias, indigenas ou estrangeiras, qualquer que seja a direcção em que se fizer o transporte;

B. Quando entre os dous pontos considerados houver uma via directa, as tarifas de transporte e de passagem da via indirecta não poderão ser menores que os da via directa, nem poderão basear-se em distancia menor que a do percurso da via directa;

C. Quando as duas linhas tiverem o ponto terminal commum, estando uma dellas, no interior do territorio da Republica, ligada a uma outra ou a outras linhas que tenham o ponto final commum com a outra, todas as linhas assim em ligação serão consideradas como formando uma linha continua entre os dous pontos que servirem de ponto terminal á outra linha, e o transporte sobre a mais longa poderá fazer-se segundo as bases de uma tarifa e de uma distancia que não sejam inferiores ás da linha mais curta.

D. Quando dous pontos forem reunidos por duas ou mais estradas de ferro directas, o trafego entre esses dous pontos e pelas linhas que não forem directas, poderá fazer-se segundo as bases do mais barato trafego das linhas directas, embora a linha com esta tarifa seja mais longa que as das outras companhias de estradas de ferro directas.

4.º Ficarão abrangidas nas disposições do paragrapho

precedente as linhas de estradas de ferro que tiverem ligação com uma linha fluvial ou marítima que fizer trafego de cabotagem, devendo ser considerada como linha continua a que fór formada com as vias ferreas e a linha fluvial ou marítima ou com as duas.

5.º Ficarão egualmente sob as disposições do mesmo parographo os transportes que se fizerem de um ponto a outro da Republica passando por paiz estrangeiro, de modo que as linhas mexicanas de estradas de ferro formem uma linha continua com as estradas de ferro estrangeiras, ou com uma linha marítima ou fluvial estrangeira, ou com umas e outras.

6.º Finalmente, ficarão abrangidas nas disposições do § 3.º os transportes que se fizerem de um ponto do estrangeiro ou a um outro da Republica, ou *vice-versa*, ligadas a linhas estrangeiras de estradas de ferro ou a linhas fluviaes ou marítimas, de modo que as outras linhas formem uma linha continua com uma ou muitas das linhas estrangeiras.

7.º O Secretariado das Comunicações e Obras Publicas determinará qual a linha continua mais curta, cuja tarifa commum deverá ser tomada como base para as diversas linhas. Egualmente, no caso em que duas ou muitas linhas continuas tiverem ponto terminal differente no estrangeiro, decidirá o mesmo, segundo as circumstancias de cada caso, si deverão ellas ser consideradas como submettidas ás disposições do presente artigo, no ponto de vista de seus effeitos.

8.º No caso em que uma linha de estrada de ferro, ou duas ou muitas linhas formando uma linha continua no interior do territorio da Republica se proponham transportar mercadorias estrangeiras do lugar de sua importação ao lugar de seu destino final, não de accordo com um preço de transporte resultante da tarifa geral, mas segundo uma tarifa que se estabelecer em virtude da auctorização que ás Companhias de estradas de ferro concede o § 6.º do presente artigo, será creada uma tarifa especial de importação na qual serão designados os pontos ou logares em que serão feitas essas expedições de mercadorias submettidas a essa tarifa especial. A parte das taxas que couberem a todas as linhas estrangeiras em correspondencia e as partes que representarem as taxas a que estiver submettida a mercadoria em sua passagem nas outras linhas mexicanas de estradas de ferro, formarão em seu conjuncto a taxa especial.

Art. 113. Respeitadas as disposições do art. 118, as estradas de ferro serão obrigadas a applicar a outros transportes a tarifa especial de importação.

Art. 114. As companhias de estradas de ferro são auctorizadas a celebrar contractos entre si, em virtude dos quaes formarão uma massa commum os productos de suas respectivas linhas, massa destinada a ser dividida entre as diversas Compa-

nhas na proporção que fôr eonvencionada, mediante, porém, sempre, as condições seguintes :

1.º Não poderão alterar as tarifas approvadas pelo Secretariado das Communicações e Obras publicas, salvo nos casos e condições previstos nas concessões respectivas ou na presente lei.

2.º Os contractos que fizerem as companhias de estradas de ferro não poderão ser executados, sinão depois de approvados pelo Secretariado mencionado acima.

Art. 115. Todos os contractos celebrados sem observancia do precedente artigo serão nullos; mas sómente o Ministerio Publico Federal promoverá perante o Tribunal competente a nullidade do contracto, por iniciativa do Poder Executivo, e quando segundo sua opinião o dito Poder Executivo julgar isso opportuno. O processo poderá ser movido durante um prazo de cinco annos a contar da data de um dos contractos em questão.

Art. 116. As linhas que estiverem em correspondencia aos termos do art. 91, serão admittidas como uma linha continua no ponto de vista das tarifas, e serão consideradas despesas de transporte, as de baldeação e a somma das portagens parciaes que fôrem applicadas em cada linha, de conformidade com as tarifas respectivamente approvadas pelo Secretariado das Communicações e Obras Publicas, salvo quando diversas linhas se collocarem em correspondencia para effectuar o transporte de conformidade com o artigo 112; poderão então para estas linhas serem as tarifas conformes com as bases que fôrem fixadas em dito artigo.

Art. 117. Os accordos, contractos ou convenções celebrados pelas Companhias, nas partes que tiverem por fim estabelecer suas relações mutuas, bem como as bases que approvarem ou acceptarem para os mesmos fins, serão submettidos á approvação do Secretariado das Communicações e Obras Publicas, para que este examine si esses documentos são bem organizados, de conformidade com as prescripções da presente lei, especialmente no que se refere a tarifas.

Art. 118. Em caso algum poderão ser celebrados combinações, contractos ou accordos, com linhas estrangeiras de estradas de ferro, linhas fluviaes ou maritimas ou com armadores de navios, sejam ou não esses contractos da natureza dos mencionados nos arts. 91 e 112, § 6.º, em virtude dos quaes os productos ou mercadorias estrangeiras sejam transportados por via ferrea mexicana, por preço de transporte menor que os productos ou mercadorias similares indigenas. Conseqüentemente, esse preço que se applicar á mercadoria estrangeira, no momento de sua expedição do lugar de importação em seu trajecto por uma linha mexicana de estrada de ferro, se applicará igualmente á mercadoria similar indigena, proporcionalmente á distancia que ella percorrer para ser transportada na mesma direcção e para o mesmo destino que a mercadoria estrangeira.

Art. 119. Salvo nos casos expressamente auctorisados em lei, não terão direito as companhias de estradas de ferro de limitar em seus regulamentos, notas de expedição ou outros documentos por ellas organizados, a responsabilidade ou as obrigações que as leis impõem como consequencia do transporte, nem tampouco o de exonerar-se dessa responsabilidade e dessas obrigações. Serão nullos os regulamentos, clausulas ou condições que as companhias inserirem em qualquer dos documentos mencionados acima em contravenção ao presente artigo.

Art. 120. As empresas de estradas de ferro não serão responsáveis por perdas, faltas ou avarias, nem pelos riscos a que se expuzerem nas viagens, salvo em caso de especificação contraria, em caso de roubo, má fé ou falta:

1.º pelos animaes vivos;

2.º pelas mercadorias que, a pedido escripto do expedidor, fôrem transportadas em vagão descoberto, quando a natureza da mercadoria exigir para sua boa conservação que o transporte se faça em vagão fechado ou coberto.

3.º pelas que fôrem expedidas sem acondicionamento, ou com acondicionamento defeituoso, quando pela sua propria natureza devam ser acondicionadas; far-se-á constatar a falta ou faltas de acondicionamento na nota de expedição;

4.º pelas mercadorias que por sua natureza particular, pelo proprio factio do transporte em estrada de ferro, por sua exposição inevitavel ás intemperies, ou pelo calor ou por uma outra causa natural, fôrem expostas a riscos especiaes de perda ou avaria total ou parcial, particularmente ferrugem, oxydación, deterioração interior, esgotamento, etc. Neste caso serão observadas as regras seguintes:

A O Secretariado das Comunicações e Obras Publicas organizará a lista das mercadorias sujeitas á diminuição, tendo em conta a duração das viagens e dos estacionamentos, e fixará para cada caso considerado individualmente, a proporção de dita diminuição, em que começará a responsabilidade da Companhia.

B. Esta diminuição normal, fixada pelo dito Secretariado deve ser calculada separadamente para cada volume, quando constar de uma mesma nota de expedição um certo numero de volumes, de accordo com o peso desse volume, ou com o peso médio por volume indicado nessa nota de expedição.

C. As estradas de ferro poderão se reservar o direito de irresponsabilidade, com approvação do Secretariado das Comunicações e Obras Publicas, para o caso em que a diminuição exceder a proporção normal, quando tratar-se de mercadorias carregadas pelo expedidor ou descarregadas pelo consignatario.

D. A irresponsabilidade mencionada nesse paragrapho não poderá ser applicada, quando as perdas, faltas ou avarias fôrem devidas a subtracções, ou quando não provierem da natureza da

mercadoria, ou ainda quando a diminuição não corresponder a essa natureza ou ás circumstancias.

E. Em caso de perda total, a Companhia de estrada de ferro não terá o direito de fazer deducção alguma, invocando a diminuição :

5.º pelos explosivos, qualquer substancia inflammavel, ou qualquer objecto perigoso. O Secretariado das Communicações e Obras Publicas organisará a lista dos objectos que incidirem na applicação do presente paragrapho ;

6.º pelos objectos collocados nos carros ou nos outros vehiculos que fõrem transportados por estrada de ferro ;

7.º pelas mercadorias que fõrem transportadas sob a guarda de uma pessoa escolhida pelo expedidor e com o consentimento da empresa.

8.º pelas mercadorias, cujo carregamento e descarga, quer em virtude da propria tarifa, quer com consequencia de accordo com o expedidor, fõrem feitos pelo expedidor e pelo consignatario, e todas as vezes que o vagão não apresentar exteriormente qualquer avaria que possa dar logar á perda ou á avaria da mercadoria. Em tal caso o expedidor terá os direitos seguintes :

A. Carregar o vagão no proprio ponto em que se fizer a expedição ;

B. Pôr fecho no vagão com seu proprio carimbo, ou fazel-o chumbar em sua presença com o da Companhia ;

C. Fazer effectuar a descarga no ponto de destino final pelo pessoa auctorisada a receber o carregamento ;

D. Obter que os chumbos sejam rompidos em presença dessa mesma pessoa, ou em sua ausencia, em presença de um empregado das Contribuições, encarregado da inspecção fiscal, ou em falta d'esses, na de qualquer auctoridade que exerça funcções judicarias. Terá o direito a Companhia, antes de serem os chumbos rompidos, de exigir que a pessoa em questão, o empregado das Contribuições, ou a auctoridade judicaria, certifique por escripto o estado desses chumbos, em documento que não exigirá sello ou qualquer outra formalidade.

Quando, em virtude de applicação de leis fiscaes, o vagão deva ser aberto durante a viagem, o empregado das Contribuições, encarregado da inspecção fiscal, examinará o estado dos chumbos e tomará nota de seu numero, antes que elles sejam rompidos ; uma vez terminada a inspecção, será o vagão de novo chumbado em presença do mesmo empregado, e este fornecerá ao conductor do trem um documento que faça conhecer o numero e o estado dos chumbos, no abrimento do vagão, e o numero dos novos chumbos collocados em sua presença.

Em caso de applicação do presente paragrapho, a Companhia não garante o numero de volumes indicados na nota de expedição

Art. 121. Não são igualmente mais responsaveis as com-

panhias de estradas de ferro, salvo convenção contrária, em caso de roubo, de má fé ou de falta, de perdas, avarias, no que diz respeito ás bagagens:

1.º Quando não fôrem entregues na repartição da estrada de ferro para serem transportadas, conservando-as o viajante comsigo no vagão;

2.º Quando tiverem sido entregues na repartição, si o viajante não reclamar a sua entrega no prazo de quinze dias, para o trafego local, e de trinta para o internacional; esses prazos serão contados do dia que se seguir ao da chegada do trem que dever ter conduzido as bagagens em questão.

Art. 122. Nos casos a que se referem os artigos precedentes, a presumpção será em favor da Companhia de estrada de ferro, emquanto não for provado que a perda ou avaria foi causada por furto, má fé ou qualquer falta da administração da estrada de ferro ou de seus empregados.

Art. 123. A responsabilidade das estradas de ferro é limitada nos casos seguintes:

1.º A responsabilidade será fixada tendo em attenção a mercadoria declarada para redacção da nota de expedição, quando o expedidor tiver feito declaração de uma mercadoria, que obrigar á applicação de uma tarifa inferior a que se tiver de applicar á mercadoria realmente contida no volume.

2.º A responsabilidade terá como base a mercadoria realmente contida no volume, quando o expedidor tiver declarado essa mercadoria como mercadoria differente da que contiver o volume, e de valor superior;

3.º Haverá egualmente limitação quando for estipulado que a responsabilidade pela perda, falta ou avaria não excederá uma somma fixada. Em tal caso, porém, a estrada de ferro será responsavel pelo valor total do volume, em caso de roubo, de má fé ou de falta da Companhia ou de seus empregados;

4.º Quando a Companhia estiver exonerada de responsabilidade por demora na entrega, que possa ser attribuída á estrada de ferro, ou quando essa responsabilidade fôr limitada a uma certa somma; mas, como nos paragraphos precedentes, essa exoneração não abrange o caso de intenção criminosa, má fé ou culpabilidade da Companhia ou de seus empregados.

Art. 124. O Secretariado das Communicações, nos regulamentos, fixará o limite de responsabilidade das companhias de estradas de ferro por perda ou avaria nas bagagens cujo valor não tiver sido declarado.

No caso em que este valor tiver sido declarado, a Companhia terá o direito de exigir que as bagagens com valor declarado não sejam incluídas no conjuncto das bagagens livres de fretes a que o viajante tem direito, e que os volumes sejam

transportados no serviço de encomendas e submettidos aos direitos e obrigações que se applicam a este serviço.

Art. 125. Serão incluídas nas bagagens gratuitas todos os volumes sem valor declarado que o viajante apresentar e que tiverem o character de bagagem qualquer que seja aliás seu conteúdo, com a condição de não ser excedido pelo total delles o peso auctorizado pelas leis de concessão ou pelos regulamentos da Companhia, quando o peso auctorizado nestes for superior. Não poderão, porém, ser incluídas nestas bagagens gratuitas mercadorias que sejam destinadas a trafego ou operação commercial.

Art. 126. No caso do art. 91, o ultimo transportador terá a obrigação de entregar a mercadoria. A entrega será feita nos prazos estabelecidos pela lei, de conformidade com a nota de expedição organizada pelo primeiro transportador, e sob as responsabilidades da lei, observadas, porém, as restricções seguintes:

1.º No caso de ter sido indicado na nota de expedição um preço baseado em elemento differente do que exprime a tarifa poderá o ultimo transportador, sem opposição, cobrar o preço de transporte segundo a tarifa legal;

2.º A responsabilidade do ultimo transportador começará no momento em que receber o carregamento;

3.º A responsabilidade abrangerá o que resulta das perdas de volumes, faltas ou avarias nelles sobrevindas, quer nas linhas do ultimo transportador, quer em alguma das outras em correspondencia, sem prejuizo, bem entendido, dos direitos que o ultimo transportador poderá fazer valer contra a Companhia em cujas linhas se tiver produzido o facto ou perda que tiver dado cousa á responsabilidade, e bem assim contra qualquer outra companhia que tiver recebido o carregamento em seguida.

Art. 127. As disposições do artigo precedente serão observadas no caso em que uma estrada de ferro receber uma mercadoria destinada a ser transportada com uma nota de expedição que designar como lugar de destino, um ponto que não esteja situado na rêde dessa estrada de ferro nem na de nenhuma das linhas que com ella se entroncarem. Mas a responsabilidade da estrada de ferro terminará no ponto em que findar o transporte por via ferrea.

Art. 128. Deverão igualmente ser observadas as disposições do art. 126, no caso em que a estrada de ferro em correspondencia com uma linha marítima que dê communicações entre os portos da Republica, pelo menos no que diz respeito a transportes que se fizerem desses portos para um outro ponto qualquer do territorio nacional, parte pela linha marítima, parte pela ou pelas linhas ferreas.

Art. 129. Quando houver apresentação de um volume de mercadorias ou de bagagens de uma linha para outra, deverá

haver troca de documentos, de que um deverá constatar o recebimento e o outro a entrega dos volumes. Esses documentos serão certificados respectivamente pelo empregado da linha que apresentar e pelo da que receber a mercadoria.

Esses documentos não exigem nem sello nem formalidade especial; serão nelles declarados a data do recibo, bem como o registro do carregamento, o numero e o estado dos fechos, indicando-se além disso si o vagão foi tomado inteiro, ou no caso contrario si o carregamento foi baldeado para outro vehiculo, em seguida o numero dos volumes, a marca de cada um, si a tiverem, e o estado do carregamento.

Art. 130. O documento de entrega, certificado na fórma do artigo precedente, acarreta uma presumpção legal que não admite prova em contrario para a data do recibo do carregamento, seu estado e o numero dos volumes que o computaram no momento da entrega ao presente transportador.

Art. 131. Nas expedições de mercadorias provenientes do estrangeiro com destino á Republica, que fõrem transportadas de um porto ou da fronteira a um outro logar do territorio nacional, por via ferrea, a linha ou linhas nacionaes serão responsaveis pelas perdas, faltas ou avarias, de accordo com as disposições seguintes:

1.º A responsabilidade será determinada pelas leis do paiz em que tiver sido feita a nota de expedição ou o conhecimento, sempre que em ditos documentos tiver sido estipulado que as obrigações e os direitos nascidos do contracto, ficarão submettidos ás leis em questão; neste caso, entretanto, si não provar-se a existencia da lei estrangeira, não demonstrando-se que ella se applica ao caso presente, os direitos e a responsabilidade do ultimo transportador que fizer o transporte em territorio mexicano serão determinados pelas disposições do art. 126 a 128, no que diz respeito á entrega do carregamento.

2.º A responsabilidade do ultimo transportador será igualmente regulada pelas disposições dos mesmos artigos, quando a nota de expedição, ou o conhecimento, não indicar expressamente a que jurisdicção ficarão submettidos os direitos e obrigações nascidos do contracto.

Art. 132. A' companhia mexicana de estrada de ferro, a que for feita a entrega do carregamento, seja ou não o ultimo transportador, em caso de correspondencia com outras linhas nacionaes ou estrangeiras, maritimas fluviaes ou terrestres, terá, em caso de perda, avaria ou falta o direito de escolher entre:

1.º Recusar o carregamento avisando o consignatario, si este consignatario e seu domicilio fõrem conhecidos, a fim de que este dê suas instrucções a respeito do transporte da mercadoria. Em tal caso, a linha mexicana será exonerada de toda responsa-

bilidade tendo por causa perdas, avarias ou faltas, sobrevindas em outras linhas.

2.º Receber o carregamento, mas organizando uma nota de transporte em que seja constatado o estado do carregamento. Em tal caso, a obrigação do ultimo transportador se limitará a entregar a mercadoria em um estado conforme com o indicado pela nota de transporte que tiver organizado, observadas, bem entendido, as restricções expressas no art. 120.

Art. 133. Em materia de transporte de mercadorias do territorio da Republica para o de uma nação estrangeira, em linhas ligadas por meio de ramaes com a linha mexicana que tiver feito a nota de expedição, será esta responsavel de conformidade com as leis e perante os tribunaes competentes da Republica, pelas perdas, faltas ou avarias, sem prejuizo do seu recurso, de exigir indemnização no caso em que a perda, falta ou avaria se tiver produzido em outra linha. As disposições do presente artigo não tirarão ao expedidor, nem á pessoa que tiver em mão a nota de expedição, a faculdade de exercer preferencialmente perante os tribunaes da outra nação, os direitos que as leis desta lhe concederem.

Art. 134. A responsabilidade das estradas de ferro em caso de perda, falta ou avaria, se traduz pela obrigação de pagar o valor commercial das mercadorias no logar e no dia em que deva effectuar-se a entrega, de conformidade com o artigo 590, § 9.º do Codigo de Commercio, deducção feita dos direitos de alfandega e das despesas diversas que não tiveram de ser feitas em consequencia da perda e das despesas de transporte ainda não pagos.

Serão pagos, além disso, os juros da somma que tiver sido fixada como indemnização; esses juros, calculados á razão de 6 %, ao anno, correrão a partir do dia em que deveria ser feita a entrega.

Art. 135. O carregamento será considerado como perdido, si a entrega não fôr feita dentro do mez que se seguir ao termo do praso no qual deveria ser feita essa entrega. Si, porém o carregamento tiver sido feito depois desse praso, a pessoa a quem pertencer dito carregamento terá o direito, no praso de oito dias, a partir do recebimento do aviso que lhe fôr dado, do pedir que o carregamento lhe seja entregue, sem despesas, na estação de partida ou na estação primitiva de destino indicado na nota de expedição. No caso de ter sido paga uma indemnização, será esta restituída, na occasião da entrega do carregamento, não entrando, porém, nesse reembolso os juros.

Art. 136. A perda, falta ou avaria das mercadorias não tirará á Companhia de estrada de ferro que não fôr responsavel, o direito de fazer-se pagar integralmente a taxa que lhe fôr devida pelo transporte que teria podido fazer.

Art. 137. Salvo as excepções da presente lei, as disposições dos arts. 134 a 136, applicar-se-ão á perda, á falta ou ás avarias de bagagens; mas o praso depois do qual as bagagens serão consideradas perdidas, será de quinze dias no trafego interior e de trinta dias no trafego internacional, contando-se esses dois prazos do dia que seguisse á chegada do trem pelo qual deveria fazer-se o transporte.

Art. 138. O Consignatario ou a pessoa que tiver o direito de receber o carregamento, terá a faculdade de pedir que esse carregamento seja pesado á sua vista no momento de entregarem-lh'o. Correrão por conta da estrada de ferro as despesas dessa passagem quando o peso do carregamento fôr menor que o mencionado na nota de expedição; no caso contrario serão pagos por aquelle que receber o carregamento, tudo conforme uma tarifa que será approvada pelo Secretariado das Communicações e Obras Publicas, e devidamente publicada.

Art. 139. Nos casos de atrasos na entrega em que o transportador fôr responsavel, a pessoa que tiver o direito de reclamar o carregamento será obrigada a provar os danos e o prejuizo, reaes e effectivos resultantes desse atrazo.

Em falta de prova a estrada de ferro não pagará indemnização superior a uma fracção do preço de transporte, fracção que será determinada em um regulamento estabelecido pelo Secretariado das Communicações e Obras Publicas.

Art. 140. O regulamento previsto no artigo precedente fixará o tempo de percurso e o prazo depois do qual começará o atrazo, na base de um certo numero de kilometros por dia; esse tempo começará a correr do dia que seguiu-se ao da entrega do carregamento á estrada de ferro.

Art. 141. Em caso algum poderá a indemnização por danos e prejuizo resultantes de um atrazo na entrega exceder a totalidade do preço de transporte, salvo tendo havido roubo, má fé ou falta da administração da estrada de ferro ou de seus empregados; em tal caso deverão ser pagos todos os danos e prejuizos que fôrem provados.

Art. 142. No caso de responsabilidade tendo por causa falta collectiva de diversas estradas de ferro, o pagamento da indemnização será repartido entre as linhas responsaveis proporcionalmente ao trajecto feito em cada uma dellas. Em todos os casos o ultimo transportador será obrigado a pagar a indemnização á qual tiver direito aquelle que tiver tido em mão a nota de expedição, salvo a esse transportador exercer recurso contra as outras linhas responsaveis para o fim de serem ellas citadas para o processo que possa mover o portador da nota de expedição, e para o fim de que essas liuhas lhe reembolsem o que tiver pago na proporção devidamente correspondente.

Art. 143 O expedidor, quando tiver em suas mãos a nota de expedição, ou o detentor legitimo dessa nota, terá o direito

de pedir que o carregamento seja entregue ou armazenado em um ponto qualquer situado no trajecto da estrada de ferro, ou de uma das estradas de ferro com a qual a primeira estiver em correspondencia, ainda mesmo que a nota de expedição indique um outro lugar de destino. Em tal caso, porém, a nota de expedição será annotada pelo detentor, indicando o novo ponto de entrega ou de armazenagem, e com esta annotação será ella apresentada á administração da estrada de ferro encarregada de fazer o transporte, e á qual deverá além disso ser dado por escripto aviso da mudança. A administração da estrada de ferro terá egualmente o direito de mencionar essa mudança na nota de expedição, e no caso de haver muitas linhas que tenham de servir para o transporte, a nota de expedição e o aviso será communicado á administração da via ferrea, a que pertencer o ponto primitivo de destino indicado na nota de expedição, e egualmente á administração da linha a que pertencer o ponto novamente designado.

Em todo caso ter-se-á de pagar integralmente o preço convencionado na nota de expedição, contanto que, nos termos da presente lei, não seja devida uma portagem mais elevada pelo transporte do ponto de entrega do carregamento ao novo ponto de entrega; a administração da estrada de ferro indicará na nota de expedição, quando esta lhe fôr apresentada, o preço de transporte que deverá ser pago.

Art. 144. Todas as companhias de estradas de ferro são obrigadas a ter, no lugar do territorio da Republica Mexicana em que tiverem seu domicilio ou sua administração principal, a contabilidade completa de todos os seus negocios commerciaes, de suas receitas e de suas despesas, incluídas as operações feitas no Extranjeiro, sem nenhuma excepção nem restricção.

CAPITULO OITAVO

DIREITOS RESERVADOS Á NAÇÃO

Art. 145. A Nação terá os direitos seguintes:

1.º Reducção para os militares e empregados federaes, agentes e funcionarios commissionados, que viajarem em serviço official, de cincoenta por cento (50%) sobre o maximo das tarifas estabelecidas na lei de concessão.

2.º A mesma redução para o transporte dos colonos e imigrantes, para os quaes o Secretariado do Commercio solicitar as ordens necessarias;

3.º No transporte das forças militares ou de policia, trens, munições, equipagens, viveres, cavallos, burros e de qualquer outro objecto ou effeito destinado ao serviço publico, sendo egualmente o maximo reduzido de cincoenta por cento (50%).

4.º Sempre que o Governo precisar de trens especiaes para

o transporte de tropas ou de carregamentos, o custo desses trens será calculado sobre a metade sómente da receita média kilométrica dos trens, quer de viajantes, quer de mercadorias, realizada no anno de precedente segundo a tarifa local;

5.º A transmissão dos despachos telegraphicos, e em geral qualquer outro serviço feito por conta do Governo Federal, serão pagos pela metade da tarifa maxima correspondentefi xada na concessão;

6.º Em todos os casos em que as tarifas applicaveis ao publico fôrem menores que as tarifas a que a união tiver direito segundo os paragraphos precedentes, o Governo terá o direito de reclamar essas tarifas reduzidas;

7.º Em quanto durar a concessão, será garantido gratuitamente nas linhas da estrada de ferro o transporte das correspondencias, dos impressos e de qualquer objecto postal, assim como o dos empregados encarregados pela Administração dos Correios do serviço de suas correspondencias, observando-se para isso as disposições dos artigos 126 e 128 do Codigo Postal em vigor, e de todas as modificações que nelle fôrem effectuadas;

8.º O Governo terá o direito de mandar estabelecer um ou dous fios telegraphicos ou telephonicos nos postes da linha da Companhia, ficando esta na obrigação de conservar os no mesmo estado dos que lhe pertencerem. Esses serviços serão fornecidos gratuitamente, com a condição, porém, de que o Governo deverá indemnizar a Companhia do valor dos materiaes que tiverem sido empregados para installação ou dos que ulteriormente forem necessarios.

9.º A Nação se reserva a faculdade de estabelecer um imposto de transito por viajante ou por tonelada de mercadoria, de 1000 kilogrammas, que passarém em transito nas linhas ferreas do territorio da Republica. As companhias cobrarão este imposto por conta do Governo, sem onus algum para este, devendo a liquidação e pagamento do mesmo effectuar-se em épocas marcadas na concessão. O Secretariado das Finanças fixará as taxas desses imposto, expedindo os regulamentos necessarios para sua cobrança effectiva.

Poderá ser estipulado nas concessões que, por um periodo que será determinado em ditas concessões, esse imposto de transito não poderá ser cobrado, ou que, si fôr cobrado, não poderá exceder uma certa somma.

Salvo esse imposto de transito. e os direitos de portos, todos os objectos e mercadorias destinados a atravessar o territorio da Republica, e não destinados ao consumo interior, serão livres de qualquer especie de direitos de alfandega, e de contribuições e impostos de qualquer natureza;

10.º Quando for exigido para defesa do paiz, segundo o juizo da auctoridade federal, terá esta o direito de requisitar a

entrega das estradas de ferro, seu pessoal e todo seu material de trafego, e de usar delles como lhe parecer conveniente.

Em tal caso, a Nação indemnizará as companhias de estradas de ferro. Quando não for possível chegar a accordo sobre a importancia dessa indemnização, tomar-se-á por base a importancia dos productos brutos médios durante os ultimos cinco annos, augmentados de dez por cento (10 %), ficando todas as despesas por conta da Companhia de estrada de ferro.

Quando a requisição referir-se apenas a parte do material serão observadas as disposições do § 4.º do presente artigo;

11.º Em caso de guerra ou de circumstancias extraordinarias o Poder Executivo terá o direito de impôr as medidas necessarias, para collocar a linha ferrea, no todo ou em parte, em estado de não servir, bem como as pontes, os portos, as linhas telegraphicas e os signaes que fizerem parte dessa mesma linha.

Tudo que for destruido será restabelecido á custa da Nação e no momento em que o permittir o interesse desta;

12.º Quando o Poder Executivo ordenar a suspensão do serviço no interesse da defesa do paiz e da paz publica, poderá ordenar igualmente que todo o material rodante e o material em geral sejam alienados.

CAPITULO IX

FISCALIZAÇÃO DO GOVERNO

Art. 146. O Poder Executivo terá o direito de fiscalizar todas as estradas de ferro mencionadas no art. 1.º o que se effectuará directamente por intermedio do Secretariado das Communicações e Obras Publicas, ou por intermedio de agentes encarregados uns da inspecção technica, outros da inspecção administrativa.

Art. 147. O Secretariado das Communicações e Obras Publicas é auctorizado:

1.º A exigir das empresas de estradas de ferro que ellas se conformem com a sua concessão, e bem assim com as leis e regulamentos sobre vias ferreas, dando-lhes para isto as ordens e instrucções necessarias;

2.º A mandar-lhes fazer na linha, nos edificios e no material todas as reparações e renovações necessarias, velar sobre as necessidades do serviço, e augmentar si preciso for, o numero de seus empregados;

3.º A suspender o serviço da estrada de ferro em todos os casos em que não offerecer as desejadas condições de segurança;

4.º A prohibir, e sendo preciso, a impedir o emprego de locomotivas, de tenders, de carros e de vagões que não apre-

sentarem a segurança desejada e que não estiverem em bom estado ;

5.º A auctorizar a continuação do serviço depois de suspensão resultante da applicação do § 3.º

6.º A dar todas as especies de instrucções aos Inspectores technicos e administradores, delegando-lhes mesmo o exercicio das faculdades enumeradas nos §§ 1, 2 e 4 do presente artigo.

Art. 148. A inspecção technica será exercida por um ou muitos engenheiros inspectores; a inspecção administrativa por um ou muitos commissarios inspectores.

O Poder executivo fixará em cada caso o numero desses inspectores e seus vencimentos, nomeando-os e removendo-os á sua vontade.

Art. 149. As despesas provenientes da inspecção serão pagas pelas empresas. Será determinada nas concessões a somma mensal com que essas empresas deverão entrar como contribuição, tanto para a inspecção technica como para a inspecção administrativa, de conformidade com as regras seguintes.

1.º As sommas realizadas como contribuições pelas empresas de estradas de ferro, formarão um fundo que será exclusivamente destinado aos pagamentos dos inspectores technicos e administrativos ;

2.º Esse fundo será depositado no Secretariado das Communicações e Obras Publicas, em cuja caixa serão feitas as entradas mensaes das companhias;

3.º Um regulamento especial determinará tudo o que for relativo quer á cobrança quer á distribuição desse fundo;

Art. 150. Os inspectores do Governo não poderão receber, sem auctorização deste, uma commissão qualquer de Companhia de estrada de ferro, nem executar para ella trabalho algum, retribuido ou não, e muito menos receber das companhias ordenado, emolumentos ou gratificações, ou um pagamento qualquer, nem celebrar com ellas qualquer contracto.

Art. 151. As empresas de estradas de ferro serão obrigadas a transportar gratuitamente os inspectores quando viajarem em serviço, salvo quando a viagem effectuar-se em linha differente da submettida á sua fiscalização.

Art. 152. A inspecção technica far-se-á segundo as regras seguintes:

1.º Para os reconhecimentos e projectos de traçados de estradas de ferro, cada uma das secções dos engenheiros da Companhia será acompanhada de um inspector-engenheiro. Este comparará no terreno os projectos e as modificações propostas, e enviará ao Secretariado das Communicações e Obras Publicas todas as informações sobre os traçados, condições para boa execução das obras, material fixo e rodante, e emfim sobre todas as condições que interessarem á construcção, ao estabelecimento e serviço das linhas;

2.º Ella velará porque as obras sejam construidas segundo os projectos approvados e com toda a solidez conveniente, nas condições de segurança necessarias, e porque sejam observadas as disposições das concessões, as leis e regulamentos relativos á construcção da estrada de ferro;

3.º Uma vez concluidos os trabalhos e posta a linha em trafego, ella continuará sua fiscalização, velando por tudo que se refere á conservação e á segurança das obras, da linha, do material fixo e rodante, dos edificios; ella cuidará da inspecção da estrada de ferro, dos signaes e das mudanças de via, bem como da composição e da velocidade de marcha dos trens;

4.º Ella fará á Companhia todas as observações que julgar convenientes, no caso de não serem observados as leis e regulamentos das estradas de ferro.

5.º A Companhia será obrigada a dar á Inspecção todas as informações e esclarecimentos que pedir, referentes á linha, á sua construcção, á sua conservação, á sua segurança, ao material fixo e rodante, e em geral a tudo que disser respeito ás condições technicas da linha e de suas dependencias.

6.º Ella transmittirá informações ao Secretariado das Comunicações e Obras Publicas, sempre que fôr previsto pelos regulamentos, e tambem quando dito Secretariado lhe pedir esclarecimentos, e quando ella finalmente julgar conveniente assim proceder.

7.º Ella organizará a estatistica do material, do movimento dos trens, dos accidentes que sobrevierem, e emfim dos factos diversos, dos quaes se deva dar conhecimento ao Governo, e dos quaes este Governo peça dados.

8.º Ella fará inqueritos para o estabelecimento de novas estações para passageiros ou para mercadorias, para modificações que convier fazer nas já approvadas, bem como para o estudo das questões diversas que se possam apresentar, a respeito da construcção, do estabelecimento, do trafego e do serviço das estradas de ferro.

9.º Esta executará os estudos e trabalhos imprevistos de que possa ser encarregada.

10.º Ella apresentará relatorio circunstanciado dos factos e accidentes occorridos na linha ao Secretariado das Comunicações e Obras Publicas e ao Tribunal do Districto competente, tomando além disso todas as informações e effectuando todas as diligencias que ditas auctoridades lhe possam pedir.

11.º A Inspecção será exercida segundo as fórmulas e disposições determinadas em um regulamento.

Art. 153. Os commissarios-inspectores serão encarregados de tudo o que se referir á exploração commercial, ás relações entre o publico e os empregados da empresa no serviço do trafego, bem como do que se referir á acção e á fiscalização que o Governo tem o direito de exercer sobre o pessoal da Companhia,

e enfim á segurança da circulação em casos de attentados contra a ordem publica. Elles terão além disso, os deveres e faculdades abaixo indicados :

1.º Examinar as propostas das companhias a respeito de tarifas que não comportarem uma base maxima inscripta nas concessões, e que devam ser approvadas pelo Secretariado das Communicações e Obras Publicas;

2.º Examinar as convenções que as companhias de estradas de ferro celebrarem com outras empresas de transportes, de conformidade com os arts. 91, 112 e 114;

3.º Verificar o movimento dos transportes, e bem assim as receitas e despesas das companhias;

4.º Dar sua opinião sobre a organização do serviço dos trens no ponto de vista commercial e sobre os Regulamentos das companhias cujas disposições se refiram ás materias submettidas ao commissario-inspector;

5.º Velar pela applicação das tarifas e das taxas, receber as reclamações do publico, e constatar as infracções das leis e regulamentos sobre estradas de ferro em tudo o que a ellas se referir;

6.º Velar pela observancia estricta das clausulas respectivas das concessões que não fõrem da alçada da Inspeção technica;

7.º Velar pela observancia dos estatutos das companhias, pelas operações financeiras destas, por suas omissões e amortizações. As companhias serão obrigadas a mostrar-lhes seus registros de deliberações e contabilidade, e todos os documentos referentes á sua situação financeira, e a lhes dar accesso livre nos escriptorios, armazens, officinas, depositos de material e diversas dependencias;

8.º A communicar mensalmente ao Secretariado das Communicações e Obras Publicas dados e esclarecimentos sobre os negocios do mez, e que tenham relação com as attribuições dos commissarios-inspectores;

9.º Elles terão o direito de assistir ás assembléas geraes, ás sessões do Conselho de Direcção ou do Conselho de administração, e ás do Conselho local e da Junta de Direcção;

Quando lhes parecer que os contractos celebrados, as resoluções ou as medidas tomadas pela Administração da estrada de ferro podem prejudicar os interesses do publico, fal-o-ão conhecer, fazendo tambem constatar suas observações em actas que serão lavradas.

10.º As empresas de estradas de ferro serão obrigadas a dar conhecimento aos inspectores, pelo modo como estes pedirem, de todas as informações, dados e esclarecimentos referentes á sua Administração, e contractos celebrados ou em questões tratadas.

CAPITULO X

CONCESSÕES ANTERIORES Á PRESENTE LEI

Art. 154. A presente lei é obrigatoria para todas as empresas e companhias de estradas de ferro organizadas ou que se organizarem em virtude de concessões anteriores a ella, no que não fôr contraria á respectiva concessão.

Considerar-se-á que a presente lei é contraria a uma concessão, em todos seus principios que fôrem incompativeis com o o texto expresso dessa concessão, e sómente quando se apresentarem essa incompatibilidade.

Art. 155. Os Directores que o Governo tem o direito de nomear, segundo as concessões a que se refere o artigo precedente, terão os mesmos direitos que os que são indicados no art. 153.

Art. 156. As companhias que consentirem em modificar suas concessões e que, por consequencia, e para applicação das tarifas admittirem a divisão das mercadorias em seis classes ou mais, fixarão a taxa maxima de cada classe, de modo que a taxa da primeira classe e a da ultima, não sejam mais elevadas que as fixadas na concessão actual para essas mesmas classes.

Art. 157. As importancias que, de conformidade com as concessões, as companhias de estradas de ferro deverão pagar aos Engenheiros e Directores do Governo, formarão uma parte do fundo a que se refere o art. 149; ellas serão realizadas pelas companhias na caixa do Secretariado das Communicações e Obras Publicas, devendo observar-se para sua collecta e distribuição os termos do art. 149 e os regulamentos que se referirem a isso.

Art. 158. Relativamente ás concessões subvencionadas serão observadas as regras seguintes:

1.º Não será possível prorrogação alguma para os prazos estipulados nas concessões de linhas geraes de communicações que não sejam de importancia principal, ou das linhas que mencionam os §§ 2.º e 3.º do artigo 1.º

2.º Igualmente não poderá haver prorrogação de prazos para as linhas de importancia principal, salvo não estando construida uma secção da linha, ou que as obras não tenham sido começadas, sendo neste caso sufficientemente feita a prova aos olhos do Secretariado das communicações e do Secretariado das Finanças de que a Companhia possui os meios necessarios para proseguir activamente os trabalhos;

3.º O direito á subvenção concedida em alguma das concessões actualmente em vigor, poderá ser transferido a uma outra Companhia sob as condições seguintes:

a) Para essa transferencia será dada auctorisação tractando-se de uma empresa organizada para construir uma linha de primeira importancia. Como consequencia dessa auctorisação de

transferencia, far-se-á na subvenção uma redução de 25%, e isto, quer sobre a somma que deverá ser paga por kilometros, quer sobre o numero dos kilometros subvencionados;

b.) Todavia, e por excepção, poderá ser auctorizada a transferencia da subvenção para applical-a a rma linha que não seja de importancia principal, quando esta linha a que ella fôr destinada, fôr considerada pelo Poder Legislativo como tendo tão grande utilidade, como a outra que gosava da subvenção. Neste caso, porem, a transferencia só poderá ser auctorizada, quando a concessão a que applicar-se a subvenção primitiva tiver apenas um anno ou menos para tornar-se caduca. Por occasião da auctorisación referida far-se-á na subvenção uma redução de 50%, nas condições indicadas no paragrapho precedente.

4.º Quando fôr concedida uma prorogação, modificada uma concessão ou approvada a transferencia de uma subvenção, será determinado maior numero de kilometros subvencionados, a que terão direito as companhias interessadas. Esta mesma regra será applicada á Companhia transferente de uma concessão para a parte que lhe restar quando a transferencia incluir apenas uma parte das linhas que lhe tiverem sido concedidas.

5.º Em todos os casos que menciona o começo do paragrapho precedente, impor-se-á como condição que a liquidação e o pagamento da subvenção serão feitos nos prazos indicados nos §§ 2.º e 3.º do art. 77.

CAPITULO XI

TRABALHOS NOS PORTOS

Art. 159. O Secretariado das Communicações e Obras publicas fará um estudo sobre os portos cujo melhoramento deva ser considerado tão urgente quanto as linhas de estradas de ferro mencionadas nos sete (7) primeiros alíneas do art. 6.º, procedendo para esse estudo, como se achá especificado nos alíneas A, B e C do § 8.º do dito artigo.

Para o futuro, toda vez que se cuidar do estudo de uma das linhas de estradas de ferro mencionadas no § 8.º acima referido, far-se-á igualmente um estudo dos portos cujo melhoramento se impuzer em virtude da construcção da dita linha.

Art. 160. Não serão contractados serviços e obras para melhoramento de portos, quando o pagamento dos mesmos não puder ser incluído no orçamento das despesas destinadas ás empresas desta natureza.

Entretanto, excepcionalmente, poderão ser contractados esses trabalhos quando se apresentarem as seguintes circumstancias, mesmo que as quantias necessarias não possam preencher aquellas condições:

1.º Quando os trabalhos deverem ser executados em um porto que seja estação terminal da estrada de ferro, estando terminada a construcção desta;

2.º Quando a importancia total dos trabalhos não exceder os tres quartos da importancia dos trabalhos abrangidos nos contractos anteriores, e que ficarem sem effeito, por motivo de caducidade ou revisão;

3.º Quando fôr transferida, com approvação do Secretariado das Communicações e Obras publicas, a uma outra empresa, para ser applicada em obras nos portos, a subvenção concedida pelas concessões actualmente em vigor para a construcção de vias ferreas. Em tal caso, far-se-á na subvenção a deducção mencionada na parte final do alinea A do § 3.º do art. 158.

CAPITULO XII

RESPONSABILIDADE PENAL

Art. 161. O agente ou empregado de uma Companhia, que infringindo o artigo 99, auctorisar um transporte, ou fizer combinação para um transporte sobre uma base inferior ou superior á que corresponder á tarifa ou ao typo do contracto auctorisado pelo Secretariado das Communicações e Obras publicas; ou que de um modo qualquer violar alguma das disposições do artigo alludido acima, pagará por cada infracção, consista esta em um contracto de duração determinada ou indeterminada, uma multa de cem a quinhentas piastras, e de cincoenta a duzentas e cincoenta piastras por qualquer outra infracção segundo as circunstancias.

Art. 162. Quando a infracção fôr commettida pelo Conselho de Administração, seu Presidente, o Chefe de serviço, ou por empregados superiores encarregados da administração da linha ou de uma parte desta linha ou ainda do trafego nessa linha, incorrerá a Companhia, por cada infracção, quando esta consistir em algum dos contractos acima especificados, em uma multa de quinhentas a duas mil piastras, e, por qualquer outra infracção, de cem a quinhentas piastras, segundo as circunstancias.

Art. 163. A Companhia, seus agentes ou empregados, serão obrigados a pagar, cada um pelo que lhe disser respeito, a titulo de perdas e damnos, o dobro da differença de taxa a todos aquelles que durante os dois mezes anteriores ou posteriores a um transporte feito a preço reduzido, tiverem feito expedições de mercadorias similares nos mesmos percursos.

Art. 164. Quando, além do facto de ter sido feito o transporte por tarifa inferior á base regularmente correspondentemente, tiverem sido feitas menções nos livros, ou tiverem sido feitas na

nota de expedição ou em outros documentos inscrições que tenham precisamente por fim disfarçar a infracção, o auctor de cada um desses factos, ou quem tiver dado a ordem de executal-os (no caso em que o auctor tiver apenas obedecido ás instrucções de outrem), incorrerá na pena de dous annos de prisão e de uma multa de cincoenta a quinhentas piastras.

Art. 165. Serão egualmente culpados os vendedores de bilhetes de estradas de ferro, nos casos seguintes :

1.º Aquelles que sem ter a auctorisação prevista no artigo 100 venderem bilhetes de passagem para a estrada de ferro ; neste caso, applicar-se-á, por cada bilhete vendido, uma multa de vinte a cincoenta piastras.

2.º Aquelles que, contravindo ao artigo 101, venderem ou alienarem um bilhete pessoal ; os quaes incorrerão em tal caso, em uma multa de vinte a cincoenta piastras por cada bilhete vendido.

3.º Os chefes de estabelecimentos commerciaes cujo negocio consistir, no todo ou em parte, na venda de bilhetes de estradas de ferro, sem auctorisação das companhias interessadas, os quaes incorrerão em tal caso em uma multa de duzentas a quinhentas piastras.

Quando além da venda de bilhetes no caso dos tres paragrafos precedentes, fôr feita alteração do nome da pessoa a qual o bilhete tiver sido originariamente entregue, será applicada a pena de um anno de prisão e multa de cincoenta a quinhentas piastras.

Art. 166. A Companhia de estrada de ferro que violar as disposições dos artigos 59 e 118 da presente lei, pagará pela infracção commettida quando celebrar algum dos contractos prohibidos nos artigos acima reteridos, uma multa de quinhentas a duas mil piastras, e por cada um dos transportes que tiverem sido effectuados em execução de um contracto desse genero, a de cincoenta a duzentas piastras.

Quando o contracto tiver sido approved pelo Secretariado das Communicações e Obras publicas, ficará a Companhia isenta de qualquer pena, mas a nullidade do contracto será de pleno direito, de conformidade com o art. 115.

Art. 167. Serão declarados culpados do delicto de fraude contra a propriedade :

1.º Todo aquelle que, sem auctorisação do agente ou empregado da estrada de ferro incumbido do carregamento, ou sem sciencia desse empregado, fizer declaração, no momento de organisar-se a nota de expedição, de uma mercadoria differente da que fôr realmente contida no volume, ou que fizer uma declaração tendo por fim produzir uma taxa inferior á que deveria ser realmente paga pela applicação da tarifa.

Quando o facto passar-se com o consentimento ou á vista e com sciencia do agente acima indicado, será applicavel o artigo

161 com todas as suas consequencias ; esse agente incorrerá além disso na pena prevista no código penal, quando tiver tido a a intenção de subtrahir á Companhia de estrada de ferro uma parte do preço de transporte;

2.º Todo aquelle que por tramas ou artificios, que não tenham todavia o character de fraude, tiver obtido o pagamento de uma indemnização por perdas e avarias a que não tenha direito.

Art. 168. Para que o facto tenha a natureza de delicto é preciso que tenha sido praticado com a intenção do roubo. As duvidas ou erros na applicação ou na interpretação das tarifas, das leis de concessão ou da presente lei, não incidem nas disposições penaes deste texto, ficando apenas sujeitas á responsabilidade civil, nos casos em que, segundo as leis penaes ou civis, houver motivo para pagamento de perdas e damnos.

Art. 169. Em todos os casos mencionados nos artigos 161 a 167 serão applicadas as disposições do Livro primeiro do Código Penal nos termos que indicar seu artigo 3.º e identicamente as do Livro segundo do mesmo Código, quanto á responsabilidade civil.

Art. 170. As multas applicadas por infracções da presente lei reverterão para o Thesouro Federal observando-se para sua effectividade e cobrança as regras estabelecidas pelo Código Penal.

Art. 171. Todas pessoas ou companhias de estrada de ferro terão o direito de fazer conhecer ao Secretariado das Communicações e Obras publicas uma violação da presente lei. O referido Secretariado fará os inqueritos necessarios, e quando julgar ser caso para processo, transmittirá o negocio ao Tribunal do Districto Competente, remetendo-lhe copias authenticas das peças que lhe parecerem convenientes, e dará ao Ministerio Publico Federal as instrucções que lhe parecerem uteis.

Art. 172. As pessoas ou companhias que pretenderem terem sido prejudicadas por um acto ou actos de uma empresa de estradas de ferro ou de qualquer outra pessoa, praticadas com violação da presente lei, terão, além do direito que lhes dá o artigo precedente, a acção civil para obter pagamento de perdas e damnos.

Ellas terão igualmente o direito de levar ao conhecimento dos tribunaes o acto ou actos que constituam violação da presente lei, sem ser obrigadas a mover a acção civil.

Art. 173. Nenhuma pessoa ou Companhia, mesmo que não seja parte no processo, poderá recusar-se a mostrar os documentos que fórem de sua propriedade ou estiverem em seu poder, e sejam referentes ao acto ou actos que tenham motivado o processo, ou a parte de seus livros de contas relativa á questão, para que della se tome conhecimento.

Art. 174. No caso em que o Secretariado das Comunicações e Obras publicas tiver de proceder conforme o disposto no art. 171, dirigir-se-á ao Tribunal do Districto em que se acha o documento ou livro, para o fim de assegurar a exhibição desses documentos ou a extracção de copias do mesmo. Quando o possuidor do documento ou do livro recusar-se a fornecel-o, o Secretariado das Comunicações e Obras publicas, sem mais formalidades remetterá o negocio ao Tribunal do Districto competente, para que este proceda segundo suas attribuições.

Art. 175. Não poderão ser intentados quer simultaneamente quer successivamente o recurso administrativo determinado no art. 171 e o recurso judicial previsto no alinea segundo do artigo 172; uma vez intentado este, considerar-se-á haver renuncia implicita ao primeiro; e no caso de ter sido primeiro intentado aquelle, só o Poder Executivo da União, por intermedio do Secretariado das Comunicações e Obras publicas terá a faculdade de decidir si a questão será ou não entregue aos Tribunaes.

CAPITULO XIII

JURISDICÇÃO PARA AS ESTRADAS DE FERRO

Art. 176. As estradas de ferro dependentes da Federação, ás quaes se refere o artigo primeiro da presente lei, são exclusivamente submittidas aos poderes federaes, legislativo, executivo e judicial, segundo sua respectiva competencia, sempre que tratar-se de alguma das questões seguintes:

- 1.º Contribuição ou imposto de qualquer genero sobre as vias ferreas, suas dependencias e annexos;
 - 2.º Observancia das obrigações que a concessão ou as leis federaes impuzerem á empresa;
 - 3.º Declaração de caducidade da concessão ou de qualquer um dos direitos que ella outorgar;
 - 4.º Desapropriação por utilidade publica;
 - 5.º Tarifas;
 - 6.º Regulamentos geraes do serviço;
 - 7.º Construcção ou reparação das obras, delictos contra a segurança ou integridade das ditas obras ou contra o trafego das vias ferreas;
 - 8.º Segurança dessas mesmas obras, á qual as companhias são obrigadas a prover;
- Faltas ou delictos dessas companhias ou de seus empregados, por atrasos, negligencia ou falta no serviço, accidentes ou incidentes no trafego;

- 9.º Collisões ou descarrilhamentos de trens ;
- 10.º Violação das leis e regulamentos fiscaes ;
- 11.º Violação de correspondencias ;
- 12.º Hypothecas e onus reaes sobre estradas de ferro, registro e inscripção dessas hypothecas, que deverá ser feita na cidade do Mexico ;
- 13.º Venda da estrada de ferro e em geral todas que interessarem a propriedade da linha ou a ella se refriram ;
- 14.º Todos os debates judiciarios de processo, desde o momento em que a estrada de ferro fôr objecto de uma « intervenção », confiscação ou sequestro ;
- 15.º Todos os debates e questões que se referirem a um arrendamento da estrada de ferro, e que interessem a todo o trafego ;
- 16.ª Finalmente, nos casos mencionados nos artigos 161 a 170 da presente lei.

Art. 177. O juiz competente, segundo as estipulações convencionadas tomará conhecimento de todos os direitos e obrigações das companhias para com as pessoas as quaes contractarem, quanto ás diversas materias enumeradas no artigo precedente.

Art. 178. As questões que se suscitarem sobre a interpretação e a observancia das concessões ou de alguma das estipulações que ellas contiverem, serão decididas pelos Tribunaes competentes da Republica, e, relativamente a tudo que não estiver determinado em lei especial, de conformidade com o Codigo Civil do Districto Federal, pelos quaes serão regidos os contractos segundo o disposto nos artigos 698 699.

CAPITULO XIV

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 179. As empresas de estradas de ferro têm as obrigações e responsabilidades seguintes :

- 1.º Observar, no que lhes diz respeito, as leis e regulamentos que tem por fim evitar o contrabando ;
- 2.º Velar, no que diz respeito ás estradas de ferro, para que as leis fiscaes sejam bem e devidamente observadas ;
- 3.º Velar para que os chumbos (os fechos), particularmente para as mercadorias que não tiverem pago os direitos, se conservem em bom estado. Em caso de ruptura desses chumbos, a Companhia não será exonerada de sua responsabilidade, si não provar de modo satisfactorio ser devida a ruptura a caso fortuito ou de força maior ;

4.º Dar livre circulação aos inspectores do fisco que viajam em serviço.

5.º Despedir immediatamente de seu serviço, sem poder readmittir ulteriormente, qualquer dos agentes sob suas ordens que tiver violado as leis fiscaes, ou tentado fazel-o, ou que tiver commettido qualquer outro delicto; a Companhia deverá prestar seu concurso á auctoridade para captura do culpado.

Art. 180. O Secretariado das Finanças estabelecerá as formalidades que deverão ser observadas nas estações terminaes das estradas de ferro, no carregamente e descarga dos objectos e das mercadorias em transitio pelo territorio da Republica, e no transporte atravez desse territorio, para o fim unicamente de impedir qualquer fraude ou abuso. Mas essas formalidades e precauções deverão ser estabelecidas de maneira que não retardem ou dificultem a expedição rapida e ponctual, sem o transitio dos trens e mercadorias, das bagagens e dos viajantes, reservado ao Poder Executivo o direito de fazer visitas em qualquer ponto da estrada de ferro.

Art. 181. Todos aquelles que prejudicarem ou interromperem o serviço da estrada de ferro de uma maneira qualquer, poderão ser presos por agentes da Companhia e entregues ao juiz competente afim de serem punidos segundo a gravidade do delicto.

Art. 182. Annualmente, no mez de Março, as companhias de estradas de ferro apresentarão ao Secretariado das communições e Obras Publicas, com certificado de verdade e exactidão, e com o visto dos Commissarios-Inspectores attestando sua aprovação, um relatorio contendo os seguintes dados referentes ao anno anterior.

1.º Os nomes e residencias dos funcionarios e empregados superiores da Companhia;

2.º O total do capital social;

3.º O total das acções emitidas, com indicação minuciosa da natureza dessas acções, quando fõrem ordinarias, de primeira ou de segunda preferencia, bem como o total de cada especie;

4.º As sommas que tiverem sido pagas por conta das acções indicando si representam dinheiro entrado, caso em que será declarada a somma e sua applicação, a natureza desta e do trabalho effectuado;

5.º Os dividendos pagos no anno e o numero dos accionistas;

6.º A divida consolidada e a divida fluctuante, com especificação das diversas emissões, os juros pagos para cada emissão e divida fluctuante, o total da amortização feita para cada uma no anno anterior terminado em 31 de Dezembro;

7.º A descripção e o custo primitivo da estrada de ferro construida e o valor actual das propriedades da Companhia, de seus privilegios e de seu material, devendo ser fixado separadamente um valor para cada uma das partes deste conjunto;

8.º A descripção e o custo provavel da parte da estrada de ferro ainda não construida;

9.º O numero de kilometro de estrada construidos e em trafego;

10.º O total das sommas promettidas e das sommas recebidas a titulo de subvenções, com indicação do que tiver sido recebido da Federação e do que tiver sido recebido dos Estados, e das especies das diversas sommas recebidas;

11.º O numero dos empregados da Companhia, distinguindo-os por classes, e segundo os salarios pagos a cada classe;

12.º As sommas despendidas em melhoramentos e reparações durante o anno precedente, e dados minuciosos sobre a materia desses melhoramentos e reparações;

13.º O producto de viajantes, e o numero destes por classe;

14.º O producto das mercadorias, com especificação das diferentes classes das transportadas;

15.º As despesas de trafego e outras;

16.º As sommas provenientes das linhas em correspondencia, com especificação do producto de cada uma;

17.º A conta de lucros e perdas;

18.º Um resumo especificado das operações financeiras da Companhia, incluindo o balanço annual;

19.º Quadros estatisticos que exigir o Secretariado das Communicações e Obras Publicas.

Art. 183. As companhias de estradas de ferro ainda quando celebrarem contractos de construcção e que estes sejam approvados pelo Poder Executivo, não ficam por isso menos obrigadas a pagar todos os empregados, trabalhadores e operarios que collaborarem na construcção, sendo solidariamente obrigadas com os constructores.

Art. 184. Os telegraphos e telephonos ficam submettidos ao art. 1 e a todos aquelles que lhes forem referentes, e bem assim aos arts. 176 e 178 da presente lei. Quando os fios de uma linha construida no interior de um Estado se ligarem com a rede federal, ficará essa linha submettidas ás leis e regulamentos federaes sobre a policia dos telegraphos e telephonos.

Art. 185. O Poder Executivo fixará, nos regulamentos que estabelecer, as penalidades que a Administração poderá impôr ás companhias de estradas de ferro, telegraphos e telephonos, pelas faltas que commetterem.

Art. 186. As disposições da presente lei não constituem direitos adquiridos pelas empresas de estradas de ferro; consequentemente poder-se-á em qualquer tempo effectuar nella de-rogações e modificações.

Art. 187. Ficam revogadas a lei de 25 de Dezembro de 1877 e a de 16 de Dezembro de 1881, subsistindo apenas o artigo 5, o qual dá ao Poder Executivo a faculdade de adquirir os telegraphos e telephonos de propriedade particular que não fôrem de uso puramente local.

Disposição transitoria

A presente lei entrará em vigor desde o momento de sua promulgação, excepto quanto às disposições relativas ás tarifas, que só vigorarão a partir de 1 de Janeiro de 1900, para as estradas de ferro cujas concessões fôrem anteriores á presente lei. Aliás, terão as Companhias de estradas de ferro o direito de entrar no regimen desta lei, mesmo antes de 1.º de Janeiro de 1900, participando isso ao Secretariado das Communicações e Obras Publicas.

Em consequencia, ordenamos que a presente lei seja impressa e publicada, e que as suas disposições sejam devidamente observadas.

Palacio do Poder Executivo da União, no Mexico, em 29 de Abril de 1899.

PORFIRIO DIAS.

CAPITULO DECIMO PRIMEIRO

LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

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 auctorizado 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 fôr 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 artigos 5.º 6.º 7.º 9.º e 13.º do Decreto de 17 de Setembro do corrente anno, em tudo quanto fôr 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 reis.

§ 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 concluirem o contracto com o Governo e a fazer cada anno pelo menos cinco leguas de estradas.

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

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

Antonio Paulino Limpo de Abreu, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Justiça, e encarregado interinamente dos do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar com os despachos necessarios.

Palacio do Rio de Janeiro, 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,

Auctoriza 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 São Paulo, que mais convenientes forem.

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

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

§ 1.º A Companhia empresaria terá o direito de desapropriar, na fórma da Lei, o terreno de dominio particular que fór 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 cinco por cento do capital empregado na construcção do caminho de ferro, ficando ao mesmo Governo a faculdade de contratar 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 dividendos de oito por cento pelo menos.

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

§ 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 estrangeiras participarão de todas as vantagens que por Lei forem concedidas aos colonos uteis e industriosos.

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

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

§ 12. No contracto o Governo marcará o prazo em que deverá a Companhia começar e acabar os trabalhos da construcção do caminho de ferro, comminando uma multa de quatro a vinte contos de réis na falta de cumprimento em um ou outro caso; e sob pena de ficar sem effeito o mesmo contracto se a Companhia deixar pela segunda vez de começar ou acabar a obra dentro do prazo que de novo fôr marcado.

§ 13. O Governo terá a faculdade de effectuar o resgate da concessão do caminho de ferro, se o julgar conveniente, convencio-nando-se com a Companhia sobre a época e a maneira de o realisar.

§ 14. Por meio dos necessarios regulamentos, e de intel-

ligencia com a Companhia, providenciará o Governo sobre os meios de fiscalização, segurança e policia do caminho de ferro, bem como estatuirá quaesquer outras medidas relativas á construcção, uso, conservação e custeio do caminho de ferro, podendo impôr aos infractores penas de multa até duzentos mil réis, e de prisão até tres mezes, e solicitando do Corpo Legislativo providencias acerca de penas mais graves e proporcionadas aos crimes que possam affectar a sorte da empresa, as garantias do publico e os interesses do Estado.

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

Art. 3.º O Governo restituirá a Thomaz Cochrane a quantia de quatro contos de réis e o respectivo juro de seis por cento 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 disposições em contrario.

Francisco Gonçalves Martins, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 26 de Junho de 1852, 31º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

FRANCISCO GONÇALVES MARTINS.

REGULAMENTO SOBRE DESAPROPRIAÇÃO PARA A CONSTRUÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS DAS LINHAS FERREAS

SECRETO N. 1664 — DE 27 DE OUTUBRO DE 1855

Dá Regulamento para execução do Decreto n. 815 de 10 de -Julho do corrente anno, sobre as desapropriações para a construcção de obras e serviços das estradas de ferro do Brasil.

Hei por bem que, na execução do Decreto n. 816 de 10 de Julho do corrente anno, que auctoriza o Governo a estabelecer o processo para a desapropriação dos predios e terrenos que forem ne-

cessarios para 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 Regulamento 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° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

LUIZ PEDREIRA DO COUTO FERRAZ.

Regulamento para execução da lei n. 816 de 10 de Julho do corrente anno

Art. 1.º As estradas de ferro, auctorizadas por lei e decreto do Governo Imperial, não poderão ser executadas pelos empresarios 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-ão desapropriados, em favor dos empresarios 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, estações, serviço e mais dependencias.

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

Art. 3.º O empresario ou companhia incumbida 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 empresario ou companhia perante os Juizes do Civel, onde os houver, e na falta destes, perante os Juizes Municipaes dos respectivos termos, no caso de não poderem o empresario ou os directores da companhia convencionar amigavelmente com os proprietarios, ou quando estes forem menores ou interdictos, si seus tutores ou curadores não acceitarem as ofertas.

Art. 4.º Para se instaurar o processo perante o Juiz do Civel ou Municipal, conforme o disposto no artigo antecedente, o empresario 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 empresario ou companhia, e com

o designado pelo Governo, procedam á avaliação do predio ou terreno, sendo que não queiram acceitar a quantia que o empresario ou agente da companhia deverão offerecer para essa indemnização.

O requerimento deverá ser instruido com os seguintes documentos: 1.º copia 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 tratar, comprehendido no plano approved 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 da apresentação do documento, de que trata o n. 1.º dos processos de indemnização dos predios e terrenos comprehendidos na 1.ª secção da referida estrada, contratada 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 acceitam, ou não, a indemnização offerecida e no caso de não acceitarem, declararão a quantia que pretenderem, e nomearão logo dois arbitros que deverão proceder com os do empresario ou companhia, e o designado pelo Governo, á avaliação da indemnização, si o empresario ou a companhia não se conformar com o pedido feito pelo proprietario.

Nos casos de revelia o juiz nomeará os arbitros que competiria ao proprietario nomear.

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

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

Art. 8.º Si nem o offerecimento do empresario ou companhia, nem o pedido do proprietario fór acceito, 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 importancia, ou depositada, si recusar, ou não puder receber-a, mandará o Juiz passar mandado de posse na forma do art. 7.º, si as indemnizações não excederem ás offertas do empresario ou companhia; as partes que tiverem recusado pagarão as custas do processo, si, porém, forem superiores, será o empresario ou companhia condemnado nas custas.

Art. 10. As pessoas que forem nomeadas arbitros pelo empresario ou companhia ou pelos proprietarios não poderão recusar o encargo, salvo sendo empregados publicos ou tendo algum impedimento dos declarados no art. 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 multa até 50\$000, e prisão até 8 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 indemnizações não poderão ser em caso algum inferiores ás offertas do empresario 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, si assim requererem os seus proprietarios.

3.ª Serão fixadas indemnizações em favor de cada uma das partes, que as reclamarem sob titulos diferentes.

No caso de usufructo, porém, uma só indemnização 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 construcções, 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 pe-

ritos que julgarem conveniente, fazer vistorias nos logares ou delegar para este fim um ou alguns de seus membros.

Art. 13. Para a avaliação das indemnizações dos predios sujeitos a 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 da que pagou no semestre anterior. Si não houver pago decima no referido semestre, regular-se-á o preço somente 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, 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 1.^o caso, sobre a base do aluguel do predio com porcentagem devida, a juizo dos arbitros, não excedendo a 20%, e no 2.^o caso será a avaliação feita por estimativa, precedendo informação de dous engenheiros e dous mestres de obras designados pelo Juiz do Civel.

3.^a A indemnização dos predios, que estiverem situados em localidades não sujeitas ao imposto da decima e 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 auctorizadas pelo Corpo Legislativo, e concedidas a empresarios ou companhias pelo Governo Imperial, não poderão impedir que esses terrenos ou predios sejam examinados e percorridos pelos engenheiros encarregados do levantamento dos planos e plantas das estradas.

Os empresarios ou companhias e seus engenheiros poderão recorrer ás auctoridades 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.

Palacio de Rio de Janeiro, em 27 de Outubro de 1855.

LUIZ PEDREIRA DO COUTO FERRAZ.

DECRETO N.º 1759 — DE 26 DE ABRIL DE 1856

Auctoriza a incorporação de uma Companhia para construcção de uma estrada de ferro entre a cidade de Santos e a villa de Jundiahy, na Provincia de S. Paulo.

Tendo em attenção o que me representaram o Marquez de Monte Alegre, o Conselheiro José Antonio Pimenta Bueno e o Barão de Mauá, Hei por bem determinar o seguinte :

Art. 1.º Ficam auctorizados os referidos cidadãos para incorporarem uma Companhia fóra do paiz, a qual se encarregue de construir, usar e custear, mediante as condições a que se refere o artigo seguinte, uma estrada de ferro, que partindo da vizinhança da cidade de Santos, onde fôr mais conveniente, se approxime da de S. Paulo, e se dirija á villa de Jundiahy, na respectiva provincia.

Art. 2.º A' sobredita Companhia, si fôr incorporada na conformidade do Decreto n. 838 de 12 de Setembro de 1855, e das condições que com este baixam, assignadas pelo Ministro e Secretario dos Negocios do Imperio, serão concedidos os privilegios e favores constantes das mesmas condições.

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

Palacio do Rio de Janeiro, em 26 de Abril de 1856, trigesimo quinto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de S. M. o Imperador.

LUIZ PEDREIRA DO COUTO FERRAZ.

Condições a que se refere o Decreto desta data para a construcção de uma estrada de ferro entre a cidade de Santos e a villa de Jundiahy, na provincia de S. Paulo.

1.º O Governo concede á Companhia que organizarem o Marquez de Monte Alegre, o Conselheiro José Antonio Pimenta

Bueno e o Barão de Mauá, o privilegio auctorizado pela lei n. 838 de 12 de Setembro de 1855, pelo praso de 90 annos, da data destas condições, para a construcção, custeio e gozo de uma estrada de ferro que partindo das vizinhanças da cidade de Santos, se approxime da de S. Paulo, e se dirija á villa de Jundiahy.

A incorporação da Companhia deverá verificar-se dentro de dous annos, contados da assignatura destas condições, sob pena de caducidade da presente concessão.

2.^a Durante o tempo do privilegio não se poderá conceder empresas de outros caminhos de ferro dentro da distancia de cinco leguas de 18 ao gráo, tanto de um corpo de outro lado, e na mesma direcção desta estrada, salvo se houver accordo com a Companhia.

Esta prohibição não comprehende a da construcção de outros caminhos de ferro que, embora partindo do mesmo ponto, mas seguindo direcções diversas possam approximar-se e até cruzar a linha da estrada de ferro destas condições, contanto que dentro da zona privilegiada não possam carregar ou descarregar generos ou passageiros, recebendo frete ou passagem.

O Governo terá o direito de decidir si as estradas de ferro que tenham para o futuro de ser concedidas, poderão usar da primeira ou das outras estações da linha sobre que versam estas condições. Si, porém, a Companhia julgar que tal uso é prejudicial a seus interesses, poderá recorrer ao juizo arbitral, pela maneira estabelecida no art. 30.

3.^a A Companhia poderá abrir canaes, ou construir linhas transversaes ou prolongamentos de ferro, madeira ou de qualquer outra conveniente especie, quando julgue de utilidade, para facilitar o transitio de generos e de passageiros para a linha principal, não gosando, porém, por estas ramificações de privilegio algum, garantia de juro, ou outros favores, que a esta estrada são concedidos, excepto os que fôrem expressamente designados nestas condições.

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

4.^a Os trabalhos da estrada deverão começar dentro do prazo de dous annos contado da data da approvação dos estatutos da Companhia, a qual deverá concluir-os no de doze contado da data destas condições.

Na falta de cumprimento de uma ou outra destas obrigações, a Companhia poderá ser multada pelo Governo na quantia de dez contos de réis, e este lhe marcará mais um anno para o começo ou ultimação dos trabalhos pagando a Companhia pela mora de cada semestre do novo prazo quatro contos de réis.

Findo o anno e imposta a multa do ultimo semestre, será esta seguida da perda do contracto, salvo si a móra fôr prove-

niente de causa imprevista, ou invencível por parte da Companhia, e julgada tal pelo Governo Imperial sobre resolução de consulta da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado.

Perderá tambem a Companhia o seu privilegio si depois de toda a linha ter sido aberta ao publico, fôr a mesma declarada incapaz de continuar seus trabalhos, ou si os tiver parado por mais de oito mezes consecutivos, ou se interromper a circulação por mais de um anno.

5.^a Quando a Companhia perca o direito ao seu contracto pela falta de conclusão da parte da estrada, nos termos da condição antecedente, conservará todavia a plenitude de seus direitos sobre todas as obras que tiver feito e sobre a propriedade que houver adquirido; porém o valor de todas as terras publicas, madeiras ou outros materiaes, que lhe tiverem sido cedidos gratuitamente pelo Governo, e o total de todos os direitos de importação não pagos serão restituídos ao Governo, e este terá o direito, si julgar conveniente, de desapropriar a linha, e toda outra propriedade da Companhia, segundo a lei de desapropriação da propriedade particular por utilidade publica.

6.^a Poderá a Companhia usar do direito de desapropriação, na fórma das leis em vigor, para haver os terrenos de dominio particular que fôrem necessarios para o leito da estrada de ferro, estações, armazens e mais obras; e pelo Governo lhe serão gratuitamente concedidos para os mesmos fins os terrenos devolutos e nacionaes, e bem assim os comprehendidos nas sesmarias e posses, salvas as indemnizações que fôrem de direito.

Na avaliação dos terrenos e propriedades que fôrem desapropriados, o augmento do valor produzido pela estada de ferro não será levado em conta.

A Companhia não ficará sujeita á desapropriação de nenhum dos terrenos que, segundo o seu contracto, tiver desapropriado ou adquirido.

Tambem o Governo lhe concederá gratuitamente o uso das madeiras e outros materiaes existentes nos terrenos devolutos e nacionaes, e de que a Companhia tiver precisão para a construção do caminho de ferro.

Não terá, porém, a Companhia o direito de vender ou dispôr de taes madeiras ou materiaes sem o consentimento do Governo. Vinte por cento do producto bruto obtido pela venda destes objectos serão levados ao credito do capital.

Os favores deste artigo são extensivos aos canaes transversaes, estradas ordinarias, etc., que possam ser construidos pela Companhia.

7.^a Ficam isentos de direitos de importação, dentro do prazo marcado para a conclusão das obras, e nos dez annos que a ellá immediatamente se seguirem, os trilhos, machinas, materiaes e instrumentos que se destinarem á mesma construção; e bem

assim os carros, locomotivas, e mais objectos necessarios para os trabalhos da empresa.

A mesma isenção é concedida ao carvão de pedra, coke, ou outro combustivel, pelo espaço de 33 annos, contados da data da formação da Companhia.

O goso destes favores fica sujeito aos regulamentos fiscaes para o fim de evitar qualquer abuso.

Organizar-se-á uma conta dos valores assim obtidos do Thezouro Nacional que tenham de ser restituídos pela Companhia ao Governo nos casos especificados.

8.^a A Companhia se obriga a não possuir escravos e a não empregar no serviço da construção da estrada de ferro, sinão pessoas livres, que, sendo nacionaes, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como do serviço activo da Guarda Nacional, e sendo estrangeiros participarão de todas as vantagens, que por lei são e fõrem concedidas aos colonos uteis e industriosos.

9.^a Só gozarão das sobreditas isenções os nacionaes empregados pela Companhia, que estiverem incluídos em uma lista entregue todos os mezes ao Presidente da Provincia, assignada pelo director, não podendo, passado o primeiro semestre, ser nella contemplado o individuo que não tiver tres mezes de effectivo serviço.

Convencida a Companhia de qualquer abuso sobre este assumpto, em detrimento do serviço publico, poderá ser multada na quantia de quatro contos de réis, e perderá mesmo este favor, no caso de reincidencia, si o Governo o julgar conveniente.

10.^a A estrada de ferro e suas obras não impedirão em tempo algum o livre transitio dos caminhos actuaes, e de outros que para commodidade publica se abrirem, nem a Companhia terá direito de exigir encargo, imposto ou taxa alguma de qualquer natureza que seja, pelo cruzamento de outras estradas ou caminhos de qualquer qualidade, por baixo, por cima ou ao nivel da estrada sobre que versam estas condições.

Nestes cruzamentos todas as obras necessarias serão construídas, conservadas e reparadas á custa da Companhia, salvo si a construção de taes obras fôr exigida pelo Governo depois de concluída a estrada de ferro, porque neste caso as despesas com ellas feitas serão pagas pelo mesmo Governo.

Esta disposição, todavia, não impede a possibilidade de contracto especial que tenha logar em relação ao caminho aterrado de Santos a Cubatão.

11.^a A Companhia será obrigada a estabelecer em toda a extensão da estrada de ferro um telegrapho electrico que terá o numero de fios, machinas e apparatus sufficientes para estarem sempre promptos ao serviço do Governo.

A indemnização a pagar aos empregados da Companhia pelo serviço prestado neste caso ao Governo, será posteriormente fixada por este de accordo com a Companhia.

etc.

telegrapho

12.^a As malas do Correio e seus conductores, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencentes aos côfres publicos, serão conduzidos gratuitamente pelos carros da Companhia; porém, ao cuidado e por conta e risco do Governo.

As sommas assim remettidas serão selladas em caixas.

Pelo transporte de todos os mais objectos pertencentes ao Governo, pagará este 20 por cento menos do que pagar o publico por objectos semelhantes.

Para o serviço do Correio será feita uma divisão particular em um dos wagons de passageiros de 2.^a classe, com espaço para tres homens e com as necessarias accomodações para receber as malas e dispol-as de maneira que o serviço se facilite.

Si o Governo exigir para este serviço maior espaço do que o de um wagon que possa accomodar seis pessoas, a Companhia fornecel-o-á mediante uma indemnização por parte do Governo; no caso contrario o Governo empregará carros seus.

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

Dous passageiros em serviço do Governo terão tambem passagem gratis todos os dias nos wagons da classe correspondente á sua posição social, sendo a bagagem de cada um livre até ao peso de 3 arrobas, não comprehendidos os instrumentos necessarios para o preenchimento de suas obrigações.

13.^a Si o Governo mandar tropas para qualquer ponto, a Companhia se obriga a pôr immediatamente á sua disposição, por metade da tarifa estabelecida, todos os meios de transportes que possuir, e a empregar tambem nessa conducção os meios de transporte do Governo, que forem apropriados ao serviço da linha.

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

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

15.^a A Companhia transportará gratuitamente, em qualquer tempo, e em qualquer direcção as irmãs de caridade em wagon de 1.^a classe; e cada anno, durante os cinco primeiros annos, da costa para o interior, em carros de 3.^a classe, mil e quinhentos colonos, que tiverem obtido concessões de terras, sendo distribuidos em porções convenientes e tendo o Governo dado á Companhia aviso prévio.

Os colonos que fôrem remettidos por conta dos particulares, afim de serem empregados no serviço da lavoura, e que se apresentarem munidos de uma guia da repartição geral das terras

publicas, pagarão metade dos preços que fôrem fixados para os passageiros de 3.^a classe.

16.^a O Governo garante á Companhia durante o prazo de 33 annos (1), a contar da primeira chamada de suas acções, o juro de 5 % ao anno, pagavel de seis em seis mezes, nesta Côrte, sobre o capital gasto, *bona fide*, na estrada de ferro, até ao maximo declarado no fim do art. 18.

E' além disto garantido á mesma Companhia por igual numero de annos, e com iguaes condições, o juro de mais 2 %, que a provincia de S. Paulo lhe assegura em virtude da lei provincial n. 6 de 17 de Março de 1855.

Este juro será pago pela Thesouraria da referida provincia, sob sua responsabilidade, sobre o capital que fôr effectivamente despendido dentro do maximo referido no art. 18.

Fica expressamente declarado que a garantia de juro, tanto geral como provincial, é sómente sobre o capital despendido dentro do dito maximo.

17.^a O capital da Companhia que tem a sobredita garantia de juro, não se compõe sinão das seguintes verbas:

1.^o Dinheiro despendido em levantar plantas e planos, em fazer explorações, orçamentos, annuncios, impressões, mappas e gazetas, portes de cartas, e despesas necessarias para principia-rem os trabalhos.

2.^o As sommas dispendidas com acquisições de terrenos, ou indemnisações aos proprietarios ou outros prejudicados, e com a construcção ou acquisição de todas as obras permanentes e fixas necessarias a seu uso como estações, armazens, telheiros, depositos, officinas, casas de machinas, escriptorio, casas, reservatorios de agua, bombas, encanamentos plata-formas, viradores, passadeiras, ponteiros, signaes, trilhos, mancaes, etc., linhas telegraphicas, e todas as outras cousas communmente consideradas como constituindo e pertencendo ás obras permanentes de uma estrada de ferro.

Entram tambem nesta verba, todas as machinas de mera applicação e utilidade local, que sejam necessarias para os trabalhos de planos inclinados como machinas fixas, de qualquer forma, vagões, freios, etc.

3.^o O custo do primeiro e completo lote de machinas locomotivas, carruagens de passageiros ou vagões, carretões para mercadorias, na proporção de uma locomotiva para duas milhas inglezas, e de um vagão de primeira classe, dous de segunda e dous de terceira, e doze carretões para mercadorias ou gado para tres milhas, e de todo o machinismo que se considera como formando parte do capital; a renovação, porém, augmento e reparo do machinismo rodante serão considerados como despesas

(1) Veja no 1.^o volume o historico sobre esta Companhia.

que deverão ser lançadas nas contas correntes annuaes da receita e despesa, e não adicionadas ao capital.

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

Nenhuma outra despesa além das que ficam mencionadas será considerada como parte do capital que tem garantia de juros.

5.º Qualquer alteração que possa ser necessaria em algumas das obras, depois de concluidas, será feita por conta da mesma Companhia, e seu custo não será tambem considerado como parte do capital que tem garantia de juros.

6.º Outrosim, nas contas annuaes ou semestraes de receita e despesa nenhum despendio será contado sinão o do custeio e conservação da estrada.

Si a Companhia soffrer algum prejuizo por destruição de trabalhos comprehendidos debaixo de sua propria responsabilidade, por perdas nas ramificações, canaes, minas, ou outros trabalhos que não gozam da garantia de juros, por pagamento de multas, custas de arbitramento, ou por fallecimento das pessoas que tenham transacções com ella, taes prejuizos não serão contados no intuito de se considerarem diminuidos os dividendos.

18.ª O maximo do capital relativo ás despesas desta estrada, pelo que respeita á garantia de juro, quer por parte do Governo Geral, quer por parte do provincial de S. Paulo, em hypothese nenhuma poderá exceder de dous milhões de libras esterlinas ao cambio de 27, comprehendidas todas e quaesquer despesas que possam ser feitas, seja qual fôr a sua denominação ou natureza, ou maior importancia do custo da empresa, pois que, si elevar-se a mais dessa quantia, os gastos ou despesas excedentes correrão por conta da Companhia, sem essa garantia.

Pelo contrario, si o custo da empresa em sua execução fôr menor desse maximo, o Governo e a Provincia não garantirão sinão o juro dessa somma menor, que foi effectivamente despendida.

Si em qualquer tempo a Companhia precisar de maior capital, além dos dous milhões esterlinos, deverá obtel-o por qualquer meio que julgue conveniente, por sua conta e risco e debaixo de sua unica garantia.

19.ª Para regular o pagamento do juro emquanto a estrada não chegar a seu termo, e o capital acima fixado não se presumir empregado em sua totalidade, serão observadas as seguintes regras:

1.ª O sobredito juro de 5 % por parte do Governo, e o

de 2 % parte da provincia de S. Paulo correm desde o dia em que se verificar qualquer entrada de fundos ou chamada, em relação á quantia que effectivamente entrar para o cofre da Companhia, deduzido, porém, o que puder ser percebido de juros sobre esse dinheiro, quando possa ser depositado em algum banco.

2.^a A Companhia comtudo não poderá fazer chamada para entradas sinão á proporção que for sendo necessario o dinheiro para fazer face ás despesas dos trabalhos da estrada, tendo-se em vista conservar uma quantia em disponibilidade, que faça frente a eventualidades e exigencias, que possam sobrevir, devendo, porém, sempre ser prevenido o Governo ou o Ministro brasileiro em Londres, e demonstrada a sua necessidade perante qualquer delles.

3.^a Qualquer renda líquida que tire a Companhia do trafego de uma ou mais secções da linha ferrea, que fôr aberta ao transito publico, será necessariamente abatida no juro que tiver de ser pago á Companhia, para preencher o minimo de 7 % sobre o capital despendido.

20.^a Todas as despesas assim annuaes como semestraes, e quaesquer outras que constituem capital, que tem garantia de juro, deverão ser despesas reaes, e *bona fide* feitas, devidamente provadas ao Governo, do modo e nas épochas que elle determinar.

O Governo terá o direito de mandar fazer os exames que julgar necessarios para fiscalizar a exactidão das despesas, e assegurar os meios efficazes de levar a effecto a estrada de ferro e suas obras com a maior economia, tanto na construcção, como na administração e custeio.

Para este effecto a Companhia franqueará ao Governo o exame de todos os seus livros, proporcionando-lhe demais quaesquer outros esclarecimentos de que possa precisar.

21.^a Para melhor verificação, assim das despesas como da réceita e igualmente para a inspecção das obras em relação á sua execução, em conformidade dos planos que se approvarem, o Governo nomeará em Londres um director o qual será o Ministro brasileiro alli residente, ou quem suas vezes fizer, e em S. Paulo um inspector da estrada, o qual será o Presidente da provincia.

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

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

23.^a Para o exame de livros, e em geral de quaesquer contas,

das quaes possa resultar onus maior no quantitativo do juro, o director brasileiro poderá nomear um delegado seu o qual será um negociante dos mais acreditados da praça de Londres.

Para este mesmo fim, o inspector da estrada de ferro em S. Paulo poderá nomear um delegado, o qual será um empregado da Thesouraria geral, escolhido entre os de maior categoria.

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

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

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

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

25.^a Si a Companhia em qualquer tempo julgar conveniente renunciar á garantia de juro, podel-o-á fazer indemnizando o Governo Geral, e o da provincia de S. Paulo, de quaesquer desembolsos que tenham feito por conta da mesma garantia.

Neste caso cessa a ingerencia que o Governo tem sobre os negocios da Companhia, e a parte de lucros que lhe compete, na conformidade do art. 33, salvo, porém, o direito, que lhe fica de regular a tarifa de transporte pelo art. 34.^o, direito que subsistirá, bem como o de manter a policia e segurança da estrada.

26.^a A Companhia, além da directoria em Londres, terá nesta Côte, e bem assim em S. Paulo, um logar determinado, onde trate de seus negocios, e em que archive os papeis, que nelle devam existir, assim como um superintendente devidamente auctorizado para represental-a perante o Governo Geral, provincial e auctoridades em tudo que fôr relativo aos interesses da mesma Companhia.

27.^a Ficam desde já submettidas á approvação do Governo as plantas já levantadas da estrada de ferro, afim de que mande proceder aos exames convenientes, tanto sobre ellas como sobre os respectivos orçamentos; mas, ainda quando approvadas, poderá a Companhia propor os melhoramentos ou alterações que possam ser de novo conhecidos, e julgados preferiveis, quer so-

bre a linha da estrada, quer sobre o modo de tracção ou impulso, acompanhando-as de novas plantas, orçamentos e mais esclarecimentos necessarios, para que o Governo resolva como entender.

28.^a Em todo o caso a linha da estrada de ferro será em toda a sua extensão uma linha singela, o que não exclue o estabelecimento das linhas de esperas e desencontro que fõem necessarias para seu effectivo serviço. Deverá, todavia, a Companhia obter terreno sufficiente para as obras de um linha dobrada para todo o tronco principal da estrada; bem assim certas obras, como pontes sobre grandes rios, viaductos, tunneis, aterrados, etc., serão desde o principio construidas com sufficientes proporções para a linha dobrada, si fôr calculado ser isso mais economico, em razão de vir a ser necessaria uma linha dobrada.

Ella será construida pelo modelo das boas estradas de ferro da Europa.

Os pormenores da construcção, direcção intermediaria, segurança e vantagem das obras serão marcados posteriormente pelo Governo sobre a apresentação dos trabalhos dos engenheiros com as plantas e orçamentos respectivos, e sobre um relatório circumstanciado do engenheiro em chefe, que especificará os melhoramentos e systemas modernos preferiveis para taes obras e seus accessorios.

Fica estipulado que a apresentação de taes trabalhos, e de quaesquer outros necessarios para a construcção das obras nunca poderá exceder o prazo marcado no art. 4.^o, para serem principiaes, sob pena de ser ella multada na quantia de quatro contos de réis; e si dentro de mais um anno não apresental-os, além de egual multa, caducarão estas condições.

Não obstante esta estipulação, o systema definitivo da linha, que tem de transpor a serra do Cubatão de Santos, bem como dos respectivos vehiculos de transporte, poderá ficar dependente de posterior e especial accordo com o Governo, afim de obterem-se os mais amplos esclarecimentos. No entretanto, effectuar-se-á o transito pela melhor localidade e systema provisorio que fôr possivel, com a approvação do Governo.

Si o Governo julgar conveniente, antes de dar a sua approvação, mandar examinar por engenheiros seus os ditos trabalhos, serão os engenheiros da Companhia obrigados a prestar-lhes todos os esclarecimentos que lhes forem exigidos, não correndo todavia os prazos contra a Companhia no caso de demora por parte dos engenheiros do Governo.

Si dentro de tres mezes depois de apresentados os ditos trabalhos, o Governo não oppuzer objecção, entender-se-á que são approvados, e poderão ser postos em execução pela Companhia.

As objecções do Governo serão examinadas de accordo com o engenheiro ou engenheiros da Companhia chamados para esse fim.

29.^a Si todavia a Companhia discordar da decisão do Governo, quanto á insufficiencia de seus planos e orçamentos, recorrer-se-á ao juizo arbitral, para este decidir o ponto de discordancia entre as partes.

Para esse fim cada uma das partes nomeará um engenheiro. Si estes não concordarem, cada uma indicará mais um engenheiro e dentro os dous, aquelle, que fôr escolhido pela sorte decidirá a questão.

Este mesmo juizo arbitral servirá para os casos em que o Governo não ache adequadas e sufficientes as obras construidas pela Companhia.

30.^a Si a divergencia, porém, versar, não sobre essas materias professionaes, e sim sobre direitos ou deveres, e seus respectivos interesses, a questão será decidida definitivamente por tres arbitros, um dos quaes será nomeado pelo Governo, outro pela Companhia, e o terceiro por accordo de ambas as partes.

Si, porém, não concordarem na nomeação deste terceiro o Governo apresentará tres nomes dentre os Conselheiros de Estado, e a Companhia outros tres que devem residir no Brasil; e si residirem fóra delle correrão por conta da Companhia todas as despesas de viagem e estada, e desses seis se tirará por sorte um, cujo voto será decisivo.

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

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

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

Nos casos em que possa ser duvidoso para que lado pende a decisão dos arbitros, pertence a estes o direito de resolver quem pagará as custas.

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

1.^a Para os generos de produção do paiz, que se destinam principalmente á exportação, como o café, assucar, algodão, fumo, couros, e outros semelhantes, o maximo do preço não excederá de 20 réis por arroba em legua de tres mil braças; e para

os de alimentação, como feijão, milho, arroz, farinha, queijos, batatas, toucinho, carne e outros semelhantes, não excederá de 15 réis por arroba, pela mesma distancia.

Este será também o maximo dos generos alimentares de importação, taes como o sal, farinha de trigo e peixe salgado.

2.^a Para os generos de importação, não comprehendidos no numero antecedente, o maximo do preço será de 30 réis, pelo mesmo peso e distancia.

3.^a Poderão ser sujeitos a uma tarifa mais elevada do que as dos numeros 1 e 2, quer sejam de exportação quer de importação os objectos que, em consequencia de seu grande volume e pouco peso são de desvantajosa conducção, como—mobilia, caixas com chapéus, e outros semelhantes, podendo, nestes casos, o preço elevar-se até ao dobro do das respectivas classes.

4.^a Dependerão de uma tarifa mais elevada do que a procedente os artigos de conducção perigosa, como a polvora, e os de maior responsabilidade para a Companhia, em consequencia de sua fragilidade, taes como—pianos, louça, vidros etc., ou os de grande valor e pequeno peso, como—ouro, prata, joias, moeda papel etc.

5.^a Haverá uma tarifa especial para os animaes vivos de qualquer especie que sejam; e também uma outra especial para as madeiras, pedras ou metaes de grande peso ou dimensões.

6.^a O maximo do preço de transporte para os passageiros de 1.^a classe será de 600 réis por legua de 3000 braças, para os de 2.^a classe 400 réis, e para os de 3.^a classe 200 réis.

A Companhia fará tres divisões de assentos ou logares para os passageiros, com as necessarias accommodações e com as designações da 1.^a, 2.^a e 3.^a classes de viajantes.

A forma dos vagões adoptada em Inglaterra será tomada por modelo, com as alterações que o clima e outras considerações exigirem. Tudo quanto fôr relativo á bagagem e preços será regulado com a maior clareza e precisão. Fixar-se-á um preço proporcionalmente mais elevado para as viagens pequenas do que para as mais longas.

Far-se-á um abatimento nos preços para as pessoas que viajarem regularmente entre certos pontos.

7.^a Os comboios especiaes e extraordinarios para o serviço de particulares, assim como os vagões separados para familias, sociedades ou grupos de passageiros, serão sujeitos a regras especiaes, as quaes depois de fixadas, serão applicadas a todos.

8.^a As listas dos preços auctorizados serão impressas, e expostas em um lugar proeminente e accessivel de cada estação. As horas de partida e chegada de cada comboio, serão declaradas nas ditas listas.

9.^a Os preços serão os mesmos para todos, exceptuados os privilegios concedidos neste contracto ao Governo para o serviço publico.

Estabelecer-se-ão diminuições e isenções de preços a favor das creanças menores de 12 annos e das menores de 3 annos.

10.^a Nenhuma despesa de armazenagem será exigida pela Companhia pelos objectos entregues nos seus depositos, salvo o que fôr estipulado no respectivo regulamento, por qualquer demora que haja em expedil-os, quando ella não tenha sido exigida pelos seus donos, qualquer que seja o motivo dessa demora.

11.^a A Companhia não cobrará taxa alguma adicional por carregar ou descarregar, por armazenagem ou deposito de objectos, si essa despesa não estiver expressamente mencionada na tabella dos preços de transporte.

12.^a A Companhia será obrigada a transportar nos seus comboios todos os objectos que fôrem trazidos ás suas estações, e as regras para a ordem de preferencia, si fôrem necessarias outras alem da prioridade de sua entrada nas estações, serão estabelecidas com clareza na dita tabella, e as mesmas para todos, á excepção dos casos de preferencia a favor do Governo, a bem do serviço publico.

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

33.^a Quando os dividendos da Companhia excederem a 8% ao anno, o excesso de taes dividendos será repartido igualmente entre o Governo e a Companhia, sendo a parte destinada áquelle uma compensação pela responsabilidade a que se submete pela garantia de juro.

Da parte que pertencer ao Governo será deduzida uma quota proporcional para a Provincia de S. Paulo.

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

34.^a Quando os dividendos da Companhia tiverem sido maiores de 12% em dous annos consecutivos, terá o Governo o direito de exigir d'ella redução tal nas tarifas, que faça entrarem os referidos dividendos, dentro do maximo de 12%. Si em qualquer tempo forem menores de 7%, deverão ser reformadas as tarifas, afim de se fazerem as alterações necessarias para obter-se maiores dividendos.

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

36.^a Si o Governo julgar conveniente effectuar a desapropriação da estrada de ferro, com todas as suas ramificações, podel-o-á fazer debaixo das seguintes condições :

1.º A desapropriação não poderá ter lugar antes de 30 annos depois da abertura de toda a linha ao publico; excepto por livre e especial accôrdo da Companhia.

2.º O termo do resgate será calculado pelo termo médio do rendimento liquido dos ultimos cinco annos, com tanto que esse rendimento não seja menor de 7%.

3.º A Companhia receberá do Governo uma somma em fundos publicos que dê egual rendimento.

4.º Si depois de haver adquirido a propriedade da estrada e suas ramificações, decidir o Governo arrendar sua administração e exploração, em egualdade de condições será a Companhia preferida.

37.ª O Governo prestará á Companhia, por meio das autoridades toda a protecção compativel com as leis, afim de que possa realizar a arrecadação das taxas estabelecidas, e para que sejam respeitadas os guardas e empregados, que a Companhia tenha de estabelecer para velarem na observancia de seus regulamentos e manterem a policia da estrada de ferro.

38.ª E' permittido á Companhia, para este fim, e para conseguir conservar a ordem nas estações, e nas linhas da estrada, ter á sua custa um certo e limitado numero de guardas, que poderão andar armados; estes guardas, porém, ficarão sujeitos á inspecção das auctoridades locais e deverão ser cidadãos brasileiros.

39.ª Nos regulamentos que o Governo deve promulgar, em conformidade do § 14 do art. 1.º da Lei de 26 de Junho de 1852, se estabelecerão as regras policiaes necessarias para segurança da estrada e seu custeio regular, afim de prevenir qualquer perigo, quer possa ser causado por extranhos ou mesmo por empregados da Companhia.

Nesses regulamentos, o Governo imporá as penas e multas para que está auctorizado e si estas forem insufficientes, solicitará maiores do Poder Legislativo.

40.ª Si a Companhia descobrir na linha de seu privilegio minas de carvão, pedra calcarea, ferro, chumbo, cobre ou quaesquer outras, mesmo de metaes preciosos, poderá exploral-as, sem prejuizo dos direitos adquiridos por outros, devendo dar parte immediatamente ao Governo para que lhe sejam demarcadas as datas e estipuladas as condições de seu gozo.

Outrosim, si a Companhia desejar obter alguma cousa concessão, ou compra de terras devolutas para remunerar os operarios que empregar, ou para alguma empresa agricola, dirigirse-á ao Governo para obtel-as nos termos mais favoraveis permittidos pelas leis ou regulamentos do Governo.

Para o fim de explorar taes minas, ou cultivar taes terras, formará companhias separadas, afim de que os interesses e contas da estrada de ferro sejam inteiramente distinctos de taes empresas.

Estas companhias pagarão ao Estado os mesmos direitos que pagam os particulares.

41.^a No caso de que o Governo queira que alguns engenheiros seus se instruem na construção de estradas de ferro, a Companhia os admittirá para que assistam a todos os trabalhos da empresa.

42.^a A Companhia não poderá emittir acções negociaveis sem que sejam préviamente approvados os seus estatutos, (1) devendo ser reservada para se emittir no Brazil uma quinta parte das acções.

43.^a Quando se julgar conveniente prolongar a linha de ferro de Jundiahy até o Rio Claro ou outro ponto, ou construir outras linhas de ferro em seguimento da estrada contractada, ou pontos della, será a Companhia preferida para essas empresas, em egualdade de condições, a qualquer outra Companhia, ou pessoas que se proponham a tomal-as.

44.^a As penas de perda de privilegio e garantia de juro, nos casos que tem logar por estas cendições, não poderão ser impostas sinão por decreto expedido em Resolução de Consulta do Conselho de Estado.

45.^a Fica entendido que no caso de serem as empresas do art. 43 dadas a outra companhia, por ter ella offercido melhores condições, a Companhia de que tratam estas condições não poderá oppôr-se á junccão das novas estradas e ramificações ás suas linhas.

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

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

Nenhuma das companhias poderá receber passageiros e mercadorias nas linhas que lhes não pertencerem, salvo por mutuo consentimento, ficando sómente estabelecido o direito de transito.

Quaesquer questões que possam suscitar-se a este respeito serão decididas por arbitros pela fórma estabelecida no art. 30.

46.^a A velocidade dos comboios, a qualidade dos vagões das tres classes, quaesquer penas que se tiverem de impôr e as providencias necessarias, afim de assegurar ao publico a regularidade do serviço por parte da Companhia, e a esta o pagamento das passagens e fretes a que tem direito, formarão o objecto de regulamentos policiaes organizados pelo Governo, de accôrdo com a Companhia.

47.^a A Companhia fornecerá ao Governo todos aquelles dados estatísticos que elle exigir do trafego que houver pela

(1) Veja no 1.^o volume o que se refere á S. Paulo Railway.

linha, das sommas recebidas por diversos titulos, das distancias percorridas, etc., etc.

48.^a Nem a approvaçào dada pelo Governo a quaesquer planos entregues ou indicados pela Companhia, nem a decisão dos arbitros no caso de discordancia entre o Governo e a Companhia, poderão em caso algum exonerar-a de sua responsabilidade, quanto á insufficiencia de quesquer das obras construidas conforme estas condições.

Qualquer alteraçào que possa ser necessaria em alguma das obras depois de concluidas será feita por conta da mesma Companhia, e seu custo não será considerado como parte do capital que tem garantia de juro. Si, porém, alguma reconstrucção ou reedificaçào fôr considerada pelo Governo ou pelos arbitros do art. 29, como tendo causada, não por insufficiencia da obra, mas por casos de força maior, como innundações, furações, terremotos, que não podiam ser prevenidos pela Companhia a despesa feita em tal caso com a reedificaçào das obras damnificadas será addicionada ao capital garantido.

49.^a Si a estrada de ferro e todos os seus pertences não se acharem em estado satisfactorio de conservaçào, o Governo ordenará á Companhia o cumprimento ds seu dever. Havendo a este respeito divergencia entre o Governo e a Companhia, se decidirá a questào pela maneira prescripta no artigo 29.

50.^a Si alguma alteraçào para o futuro vier a fazer-se na organizaçào dos Ministerios ou no Conselho de Estado, todos os direitos, faculdades e attribuições ora pertencentes por estas condições ao Ministerio do Imperio e á respectiva secção do Conselho de Estado, deverão pertencer ao Ministerio ou Secção do mesmo Conselho que for encarregada das obras publicas, estradas, canaes, vias ferreas, etc.

Palacio do Rio de Janeiro, 26 de Abril de 1856.

LUIZ PEDREIRA DO COUTO FERRAZ.

REGULAMENTO SOBRE A SEGURANÇA, POLICIA E CONSERVAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO EM TRAFEGO

DECRETO N. 1930 — DE 26 DE ABRIL DE 1857

Approva o Regulamento para fiscalizaçào da segurança, conservaçào e policia das estradas de ferro, em virtude do § 14 do art. 1.^o do Decreto n. 641 de 26 de Junho de 1852.

Em virtude do § 14 do art. 1.^o do Decreto n. 641 de 26 de Junho de 1852, Hei por bem Approvar o Regulamento para

a fiscalização da segurança, conservação e policia das estradas de ferro, o qual com este baixa, assignado por Luiz Pedreira do Couto Ferraz, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em 26 de Abril de 1857, 36.º 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 anonymas, ou por qualquer individuo ou corporação, são vias publicas, e como taes sujeitas ás regras geraes da Legislação concernentes ao arruamento, exgotto das aguas, edificação lateral, e quaesquer outras na parte em que não forem contrariadas pelas disposições do presente Regulamento.

Art. 2.º Qualquer dessas 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 fôr designado pelo Governo, e dentro das villas atravessadas, se farão cercas ou muros, que não deixem passagem a um homem.

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

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

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

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

Art. 6.º Si a natureza do terreno e a sua orientação tornarem prejudiciaes as edificações lateraes por causa da sombra, a admi-

nistração da estrada de ferro terá o direito de marcar maxima altura dos muros divisores, 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 Corte e para o Presidente 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 regularizar construcções.

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

As estações, os armazens e mais dependencias ficam sujeitos ao direito commum em relação aos vizinhos confrontantes.

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

Arr. 11. As pontes ou viaductos sobre os rios e canaes terão a capacidade necessaria para que a navegação não seja embaraçada, podendo, porém, ser obrigados os donos dos barcos a arrear os mastros, si 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 pretencer a estrada de ferro as obras que os mesmos cruzamentos tornarem necessarias, ficando tambem a seu cargo as despesas com os signaes e guardas que forem precisos para os portões durante o dia e a noite. Terá neste caso a administração da estrada o direito de alterar a direcção das ditas ruas ou caminhos 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 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 for absolutamente indispensavel, ao nivel, com tanto que não lhe imponham o onus das obras necessarias, nem qualquer outra despesa.

Os cruzamentos ao nível 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. Si o cruzamento for 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 nível haverá portões de um e outro lado.

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

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

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

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

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

Art. 19. Sempre que uma estrada de ferro seguir on cruzar ao nível 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 do que 5%, podendo todavia ter declive inferior a 5% uma vez que o seu comprimento não exceda a 5 braças.

Art. 20. A administração de uma estrada de ferro será sempre obrigada a dar exgotto ao leito da estrada e 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 destruirer qualquer destes exgottos, além de restabelecel-os á sua custa, soffrerão a multa de 20\$000.

Art. 21. Quando o leito da estrada fôr superior aos terrenos lateraes, a sua administração providenciará para que nos di-

tos 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 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 d'ahi para cima para os quaes a minima distancia das excavações poderá ser sempre de 30 palmos.

Penas: multa de 50\$000 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, ninguem poderá depositar materias inflammaveis, nem construir casas cobertas de sapé, falhas de palmeiras, casca de páu ou qualquer substancia inflammavel.

As que já existirem serão reformadas ou mudadas mediante indemnização.

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

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

Ainda neste caso, porém, incumbe aos donos acautelarem-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 e outro lado da estrada.

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

Art. 26. E' prohibido:

1.º Fazer casas em logares donde as chuvas possam levar as terras para as valletas de exgottos da estrada de ferro.

Atulhar as valletas por qualquer modo.

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

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

5.º Depositar materias ou outros objectos quer na estrada de ferro quer em logares donde possam correr ou rolar 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 cem braças de distancia dos trilhos exteriores.

Penas: multas de cincoenta mil réis 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 presença de um guarda da estrada.

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

4.º Derrubar os postes e marcos.

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

Penas: multa de cem mil réis, além das 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, com tanto que indemnice 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 transitto publico sem ter-se préviamente reconhecido por exame mandado fazer pelo Governo na Côrte, e pelos Presidentes nas Provincias, que offerece a devida segurança.

Art. 30. Todas as regras policiaes estabelecidas para as estradas de ferro, ou seja nos regulamentos do Governo ou nos da respectiva administração devidamente approvados, comprehenderão, além da estrada de ferro propriamente dita, os talude, cavas, fossos, caminhos lateraes, desvios, estações, armazens, cercas vivas, muros, pontes de embarque, officinas, deposito e quaesquer obras de que depende 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 linna e obras accessorias, a qual será depositada nos archivos publicos.

Por esta planta se resolverão quaesquer duvidas que na pratica possa offerecer a execução do artigo antecedente e dos seguintes.

Art. 32. As estradas de ferro e as suas dependencias assignaladas na planta não serão sujeitas á policia municipal.

O Governo Imperial as fará inspeccionar e punir as infrações 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, emquanto 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, commettidas por estranhos, será punida sinão 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 logar bem accessivel á vista, um quadro contendo em typos bem legiveis os arts. 33 e 34.

Art. 36. Haverá sempre no escriptorio de cada estação um ou mais exemplares do presente regulamento, de todas as instrucções concernentes ao serviço e policia da estrada de ferro, que poderão ser examinados e consultados por qualquer pessoa; não tendo, porém, esta o direito de o levar consigo sob nenhum pretextto, nem mesmo para as salas contiguas.

Cada chefe de comboio terá egualmente um exemplar de que fará o uso que entender conveniente para evitar as infrações, e cuja leitura permittirá aos viajantes que o exigirem.

Art. 37. Extracto 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 á 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 affixadas em editaes em todas as estações.

Não poderão ser alteradas sem aviso ao publico, com anticipação de oito dias, pelo menos.

Exceptuam-se os casos em que o contrario exigir a segurança publica, nos quaes a administração da estrada se submeterá ás modificações que forem ordenadas pelo Governo na Côrte, e pelos Presidentes nas Provincias.

Art. 40. Qualquer estrada de ferro deverá manter um guarda em cada cruzamento de via publica ao nivel.

Onde forem longos os intervallos destes cruzamentos, haverá maior numero de guardas, de sorte que não esteja a cargo de cada um mais de mil e quinhentas braças de via ferrea.

Nas visinhanças das grandes povoações a extensão de braças poderá ser reduzida ao limite que o Governo marear.

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 definidos em regimento especial approved pelo Governo.

Art. 42. Ninguem poderá parar nos cruzamentos ao nivel nem entrar no recinto da estrada de ferro, sinão os empregados da estrada, exercendo suas funcções, e as auctoridades, nos mesmos casos em que podem entrar nas casas particulares.

Pena: cinco mil réis de multa.

Em qualquer destas excepções os dous guardas mais proximos, arvorarão immediatamente o signal de pararem os trens para evitar-se o perigo.

Art. 43. Todos empregados de uma estrada de ferro usarão de um distinctivo bem visivel, tendo no braço os que servirem nas estações, e nos chapéos os que andarem nos comboios ou estacionarem na estrada.

Os guarda-freios dos comboios e os simples guardas andarão armados de sabre: o chefe do comboio, somente, poderá trazer tambem arma de fogo.

Art. 44. A administração de qualquer estrada de ferro terá o direito de reter os animaes que se encontrarem no recinto cercado da estrada até que lhe sejam pagas a multa e despesas: e quando estas cubram o valor do animal, o de fazel-o vender em leilão publico para seu pagamento.

Art. 46. Ninguem, nem a propria administração, pôde dar dar ou vender licença para servidões em sentido longitudinal da estrada de ferro.

Si 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 transitio através da via ferrea.

Pena: cincoenta mil réis de multa por cada infracção.

Art. 49. Todo o occupante de um terreno (seja ou não sua propriedade) que confinar com a estrada de ferro e estiver

della separado por cerca de espinhos por elle feita para seu uso, é obrigado a dobral-a uma vez por anno.

Na epocha 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 2.^a 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 despesa que com isto fizer.

Art. 51. Os ramos e galhos cortados serão todos lançados para a parte do dominio particular, ao qual pertencerão, salvo si a cerca tiver sido feita pela administração da estrada de ferro.

Art. 52. Penetrando no recinto da estrada ou parando nos cruzamentos qualquer pessoa extranha, salvas as excepções do art. 42, o guarda que a avistar, ainda que esteja no districto do outro, advertil-a-á com palavras urbanas para que saia e não sendo attendido a prenderá.

Art. 53. Eguamente deverá qualquer guarda prender, quando o puder fazer dentro do recinto da estrada de ferro, ao infractor dos arts. 26 e 27.

Art. 54. O guarda, que nestes casos effectuar uma prisão conduzirá o preso á estação mais proxima, si a distancia e o tempo o permittirem sem prejuizo de outros deveres a seu cargo. No caso contrario o entregará ao chefe do primeiro comboio que passar, o qual deverá conduzir até aquelle ponto.

Art. 55. O administrador da estação, ouvindo em presença de dous empregados a parte verbal da pessoa que conduzir o infractor, a reduzirá a termo assignado por elle e pelos referidos dous empregados, com o qual procederá na fórma do art. 57 ou 59.

Art. 56. Não podendo prender o infractor, o guarda tomará notas do que occorrer para participar nas occasiões e pela fórma que lhe prescrever o seu regimento.

Art. 57. O infractor, que fôr preso por um guarda, será posto em liberdade si quizer pagar na estação, a que fôr conduzido ou remetido, a multa em que incorreu, e, sendo esta arbitrada entre limites, o minimo da estabelecida pelo regulamento.

Art. 58. Em caso de abuso da parte dos guardas, os prejudicados pagarão a multa para se libertarem de constrangimento, terão direito contra os ditos guardas a 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 remetti-

dos com o termo, de que trata o art. 55, á auctoridade 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 fórmula do art. 55.

Art. 63. De tres em tres mezes se publicará a lista dos objectos existentes no deposito, e os que não forem reclamados em dez dias da data do annuncio serão remettidos ao deposito publico, onde a seu respeito se procederá segundo a legislação concernente aos bens do evento.

Art. 64. O mesmo destino terá no prazo de seis mezes todo o volume conduzido a frete e não reclamado.

Art. 65. Exceptuam-se das disposições precedentes o volume não reclamado ou o objecto esquecido que forem responsaveis por pagamento de frete; neste caso a administração terá direito de vender em hasta publica, no fim de seis mezes, o dito volume ou objecto, e, deduzido o frete, seguir-se-á a respeito do restante o disposto no final do art. 63.

CAPITULO III

INSPECÇÃO E FISCALIZAÇÃO DO TREM RODANTE

Art. 66. Nenhuma locomotiva poderá entrar em serviço sem que passe pelos exames e experiencias que a engenharia aconselhar, sem presença do engenheiro fiscal do Governo, ou de quem o mesmo Governo determinar, o qual terá o direito de exigir repetição dos ensaios, ou outros que julgar necessarios.

Art. 67. A opposição por escripto do engenheiro fiscal ou da pessoa commissionada, segundo o artigo antecedente, que assistiu á experiencia, suspende o emprego da locomotiva; mas a administração da estrada póde 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 despesa que costuma a fazer por dia ou por viagem, o numero de leguas que anda, a qualidade, o tempo e o custo dos concertos que tem tido e todas as circumstancias que occorrem na duração da machina.

Art. 69. Ninguém, 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,

Exceptuam-se o engenheiro fiscal do governo, 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 reforçc.

Art. 71. A locomotiva ou locomotivas marcharão sempre na frente do comboio; e só poderão ir na retaguarda ou empurrando os carros nas manobras das estações, em caso de accidentes, ou por motivos imperiosos e imprevistos. Nestes mesmos casos só poderão ir por esta fórma até a linha de desencontro (Jornot) 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. 63. Deverá haver, pelo menos, um guarda-freio por cada trem de seis carros, dous por trem de sete a 12, tres poi trem de 19 a 24, cinco para 25 carros, e assim por deante.

Art. 74. Cada comboio deverá contar 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 fór apresentada a planta da estrada de que trata o art. 31.

Art. 75. Nenhum comboio se moverá sem levar a ferramenta e os sobresaletes necessarios para pequenos reparos occorrentes.

Art. 76. De noite a locomotiva terá um lampeão ou pharol de cõr, 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 accõrdo 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 inflammaveis.

Os que infringirem esta disposição, occultando taes materias, ficarão responsaveis civil e criminalmente por todos os accidentes que d'aqui 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 necessarios para occorrer promptamente a qualquer accidente; e bem assim machinas de soccorro ou de reserva, em estado de poderem immediatamente partir, nos pontos que forem designados pela administração. A esta incumbe estabelecer as regras que se deverem seguir nos casos de pedidos de soccorro, e de partida das machinas para prestal-os.

Art. 81. O Governo na Côrte, ou os Presidentes nas provincias, todas as vezes que julgarem conveniente, poderão mandar instituir exames sobre as locomotivas e sobre todo o trem rodante da estrada de ferro.

CAPITULO IV

CIRCULAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO

Art. 82. Qualquer passageiro terá direito ao logar cujo bilhete houver comprado.

Si por 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 do transporte do viajante se comprehenderá o das suas bagagens, comtanto 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 enfardamento das bagagens de mais de um passageiro em um só volume não dará a este o direito de exceder os limites do artigo antecedente.

Art. 84. Si o viajante, ao comprar o bilhete, declarar que leva na bagagem dinheiro, joias, pedras preciosas, ou quaesquer objectos notoriamente excedentes em valor aos que commummente constituem a bagagem propria de um viajante, a administração terá direito de verificar a exactidão do manifesto, ficando responsavel pelos valores manifestados.

Art. 85. Em falta da declaração precedente a administração responderá pelas bagagens, mas, perdida alguma, a estimação para a paga só comprehenderá objectos do uso ordinario dos viajantes e não outros valores não manifestados, embora se prove que existiam.

Art. 86. 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 indispensável á policia da estrada e á segurança do transito; não o fazendo ficará sujeita á comminação do art. 82.

Art. 87. Nenhum comboio poderá partir de uma estação sem que o machinista examine com muita particularidade o estado da locomotiva, dos carros de provisões e dos freios, e 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 dois minutos depois, e só então se parará o comboio em movimento.

Art. 89. No intervallo entre o primeiro signal de partida e o definitivo ninguem 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 sinão nos pontos annunciados ao publicos.

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 dois pontos, si assim o exigirem as circumstancias.

Nas estações a diminuição deverá ser tal que as machinas em regra precisem de novo impulso para chegarem ao logar do desembarque.

Art. 92. Em qualquer estrada de ferro deverá haver um regimento de signaes approved pelo Governo.

Além do telegrapho electrico e dos signaes usados nos comboios, se empregarão signaes fixos na entrada das estações, nos cruzamentos ao nivel de ruas publicas, nas bifurcações e em todos os pontos que pela maior possibilidade de accidentes se puderem considerar perigosos.

Art. 93. O Governo terá sempre o direito de exigir precauções especiaes para as fortes rampas e longos subterraneos.

Art. 94. Nenhum comboio de viajantes poderá exceder em velocidade a cinco leguas por hora, nem os de mercadorias a tres. Esta velocidade, porém, poderá ser elevada com consentimento do Governo.

Art. 95. Onde os trilhos forem assentados ao longo de uma rua, franca ao transito ordinario, a velocidade não excederá a duas leguas por hora, ou seja motor o vapor, ou a força animal.

Art. 96. A pessoa que de proposito collocar sobre os carros 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 auctor de taes contusões, ferimentos ou mortes.

Art. 97. A pessoa que para qualquer fim derrubar mattos nas vizinhanças das estradas 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 dois artigos antecedentes for commettido por uma reunião de pessoas que constitua sedição, rebellião, ou insurreição, serão por ella puniveis como auctores tambem os que o forem por qualquer destes crimes, embora o fim delles fosse diverso.

Art. 99. Os empregados que por omissão ou negligencia derem causa a accidentes, si destes não resultarem ferimentos ou mortes, serão punidos com as penas estabelecidas nos regulamentos da estrada.

Havendo ferimentos ou mortes, serão além disto processados e punidos na fórma do Código Criminal.

Art. 100. O machinista ou foguista que abandonar o comboio antes de completar a viagem redonda que principiou, será punido com prisão de 6 mezes até 2 annos, salvo á administração da estrada o direito de demissão.

Art. 101. Qualquer comboio poderá transportar, além das malas do correio, cartas de particulares, selladas, inutilizando o sello por dois 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 passageiro :

- 1.º Viajar nos carros sem bilhete.
- 2.º Viajar em carro de classe superior á de 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, si a administração julgar conveniente estabelecer os; e nas salas das estações, enquanto ali permanecerem senhoras, salvo si 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 inflamaveis, ou arma de fogo, salvo fazendo neste ultimo caso verificar por um empregado da estrada que a arma está descarregada.

Art. 103, Os cães poderão ser transportados com mordaca 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: si depois de 1.ª e 2.ª admoestação persistir na infracção, será posto fóra do estabelecimento restituindo-se-lhe o valor do bilhete que houver comprado, si não tiver começado a viagem.

Si a infracção de alguma das referidas disposições fôr commettida durante a viagem, tomar-se-á nota do facto, e proceder-se-á na fórma dos arts. 55, 57 e 59, afim de ser-lhe applicada a multa de 20\$000 a 50\$000 em que incorrerá.

CAPITULO V

TRAFEGO E COBRANÇA DE TAXAS

Art. 105. Qualquer tarifa de fretes de uma estrada de ferro conterá preços distinctos para as seguintes classes:

- 1.ª Generos de importação em geral.
- 2.ª Ditos de exportação.
- 3.ª Ditos alimenticios, sejam importados ou produzidos no paiz, não comprehendidas as bebidas espirituosas.
- 4.ª Carvão, lenha, materiaes para construcção, excepto madeira.
- 5.ª Estrumes e outras substancias de utilidade á lavoura, e de valor insignificante em relação ao volume.
- 6.ª Madeiras em geral.
- 7.ª Animaes vivos de diferentes especies.
- 8.ª Viajantes de tres classes.
- 9.ª Locomotivas e carros de qualquer especie.

Art. 106. As tres primeiras classes serão taxadas por arroba, para cada legua.

A 4.ª e 5.ª por palmo cubico.

A 7.ª e 8.ª por cabeça.

A 9.ª por cada legua.

As madeiras, por palmo de comprimento, classificando-se as bitolas e taxando cada uma em separado.

Art. 107. Podem ser exceptuados dos preços geraes da tarifa e pagar maior frete:

- 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 outros materiaes 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, si não lhe convierem.

Art. 109. No calculo dos fretes as fracções da legua, arroba, ou outra unidade serão contadas por unidades inteiras, si excederem de $\frac{1}{2}$, e por meias unidades si estiverem abaixo deste limite.

Art. 110. As tarifas approvadas pelo Governo serão publicadas nos jornaes, pelo menos uma vez por semana.

Nenhuma alteração nos preços se poderá fazer effectiva sem annuncio prévio com um mez de antecedencia.

Art. 111. Das cargas recebidas se expedirá um conhecimento de talão, cujo numero será lançado com tinta em cada volume no acto do recebimento.

Cada talão sómente abrangerá as cargas que forem remetidas de uma vez por uma só pessoa a outra, ou uma só firma commercial.

Art. 112. A remessa far-se-á pela ordem de numeração, salvo convindo o dono na 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 á que remettera as cargas.

Art. 114. Em falta do conhecimento, a pessoa a quem forem enviadas as cargas, verificada a sua identidade a contento da administração, poderá recebê-las, passando recibo em um livro de talão.

Estes recibos para os fins do art. 113 substituirão os conhecimentos, que ficarão por elles annullados.

Art. 115. Em falta do recibo precedente, apresentando-se o conhecimento sem o carimbo da entrega, será a administração da estrada responsavel pelas cargas extraviadas; salvo os casos em que na fórma das leis cessar esta responsabilidades.

Art. 116. A responsabilidade, porém, comprehenderá sómente o valor real e immediato dos volumes extraviados, e não os lucros que de sua entrega eram esperados.

Art. 117. O trafego das estradas de ferro, pelo que toca ás avarias dos generos, ficará sujeitos ás disposições do Codice 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 vo-

lumes, só poderá reclamar os valores declarados, embora prove concludentemente que outro era o conteúdo.

Art. 119. Poderá qualquer pessoa reunir muitos volumes em um só, e pagar o frete deste com tanto que:

1.º Se contenha nos limites de peso e volume fixado no art. 107 §§ 1.º e 2.º, 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 precedente ficará sujeita ás comminações do art. 118. E extraviado o volume, só poderá ter acção contra a administração a pessoa a quem era remetido o volume total, e não cada uma daquellas a quem se destinavam os parciaes.

Art. 121. Si morrerem animaes transportados por uma estrada de ferro, sómente se poderá cobrar o seu valor, provando-se que por culpa da administração foram demorados mais tempo do que era necessario, que foram maltratados durante a viagem ou excedidas as lotações dos carros.

CAPITULO VI

DAS MINAS E SUBTERRANEOS

Art. 122. O direito de desapropriação exercido por qualquer empresa da estrada de ferro, individual ou collectiva, estende-se não sómente aos terrenos e bemeitorias comprehendidos nas plantas, mas tambem ás minas de carvão, de arêa e ás pedreiras, ou quaesquer materiaes necessarios ás construcções situadas nas vizinhanças da estrada.

Art. 123. Os proprietarios de taes minas poderão evitar a desapropriação, fornecendo os materiaes por ajuste amigavel e preços razoaveis, ou consentindo na sua extracção.

Art. 124. O mesmo direito subsistirá, não só durante a construcção, mas 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 immediações 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 communicacão, 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 danos

resultantes da interrupção do trafego. Sendo pessoa particular, Prestará previamente fiança a contento da administração da estrada de ferro com recurso para o Governo na Côrte e para os presidentes nas provincias.

Art. 127. Aos mesmos onus fica sujeita a administração da estrada de ferro, que abrindo um subterraneo para qualquer fim, prejudicar uma via de comunicação ou outra obra publica, anteriormente existente.

Si, porém, o prejuizo for 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 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 lavar e aproveitar as ditas minas e as de pedras preciosas, ouro ou qualquer metal, que forem descobertos nos exames preliminares, ou nos trabalhos definitivos da estrada de ferro, será regulada pela legislação concernente a este objecto e pelos contractos celebrados, ou que se celebrarem com os respectivos empresarios.

CAPITULO VII

INSPECÇÃO POR PARTE DO GOVERNO E IMPOSIÇÃO DE PENAS

Art. 130. Um engenheiro fiscal por parte do Governo exercerá constante inspecção sobre o estado de toda estrada e suas obras, sobre o material rodante e sobre o procedimento da administração da estrada de ferro.

O engenheiro fiscal poderá ter os ajudantes que o Governo entender necessarios.

Cada um delles, quando viajar em serviço, terá passagem gratuita em qualquer comboio para si e um criado, sem que toda-via possa transmittir este direito a outras pessoas.

Art. 131. O engenheiro fiscal examinará, sempre que assim o entender conveniente, os livros de receita e despesa, e todos os mais relativos á circulação dos trens e cobranças dos fretes; e terá o direito de exigir e colher os dados necessarios para os trabalhos estatísticos que houver de apresentar ao governo.

Art. 132. O engenheiro fiscal participará ao Governo na Côrte ou ao respectivo Presidente nas provincias, todas as infracções dos regulamentos, instrucções ou contractos, que commetterem as administrações da estrada de ferro, 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 remettendo-o á Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, conforme julgar ou não o caso merecedor de processo.

Art. 133. A Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, nos casos a que se referem os dous artigos precedentes, poderá si o julgar necessario, ouvir novamente as partes: feito o que julgará sem appellação, podendo impor multa até 1:000\$000.

Art. 134. O mesmo processo seguirão todas as queixas de particulares contra as administrações das estradas de ferro; nestas, porém, os queixosos poderão requisitar que a Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado tome conhecimento da queixa.

Art. 135. É competente para fazer as advertencias e intimações de que trata o artigo 104 o chefe do comboio ou quem suas vezes fizer.

Quando, porém, o facto se der em uma estação, a pessoa que fôr intimada para retirar-se, em qualquer das hypotheses daquelle artigo poderá appellar para o engenheiro fiscal do governo.

Si o facto tiver logar na viagem o chefe do comboio, logo que seja possivel, sem prejuizo do serviço, lavrará termo delle com a sua assignatura e de duas testemunhas de vista. Será responsavel civil e criminalmente pelos abusos que commetter no exercicio desta faculdade, prescrevendo esta responsabilidade no prazo de seis mezes da data do termo.

Si, porém, o chefe do comboio expellir alguém, e não lavar 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 auctoridade que têm 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 umas e outras; e, no caso de uma companhia anonyma, farão parte do fundo de reserva.

Art. 137. Com a declaração das multas impostas a estranhos assignadas pelo engenheiro fiscal do Governo, poderá a administração cobral-as executivamente. Terão egual valor, com a rubrica do engenheiro, as contas de prejuizos a que se referem os arts. 26, 96, 97, e 126 e as da despesa feita por conta de particulares em dobrar as cercas que lhes pertencerem, ou reparar qualquer damno por elles causado, comtanto 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 visinhos, abertura de portas, janellas, oculos, ou frestas em taes muros ou paredes, beiradas de telhados, canos de exgottos, 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.º

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. Si 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, si a segurança do transito 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 tracta o art. 31, assim como o trem rodante, utensilios, mobílias das estações, e todas as cousas necessarias ao trafego e circulação da linha, não serão sujeitos á 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 estrada de ferro tiver sua séde fóra do paiz, serão exercidas por seus agentes, superintendentes ou representantes no Imperio, as funcções, que neste regulamento se commettem á administração quando forem de natureza que em consequencia de sua ausencia não possam ser por ella immediatamente preenchidas.

Art. 146. A palavra—administração—empregada em diversos artigos acima estabelecidos, comprehende não só a administração superior da estrada de ferro, como quaesquer agentes

seus segundo as attribuições de cada um na conformidade dos respectivos estatutos, contractos ou instrucções.

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. Si alguns proprietarios visinhos entre si se combinarem para construir um caminho de ferro dentro das propriedades dos associados e para seu uso exclusivo, ainda neste caso escapará o dito caminho á acção do governo, embora tenha por termo uma estação de estrada de ferro.

Art. 149. Nos dous ultimos casos o caminho de ferro não poderá tomar a frete viajantes nem cargas, sem licença do Governo, ficando, porém, sujeitos pelo facto da concessão á regra geral das estradas de ferro, no que forem applicaveis.

Art. 150. Os ramaes de qualquer especie, que forem necessarios para chamar freguezia para a estrada de ferro, gozarão sempre do direito de desapropriação dos respectivos terrenos 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 referencia ao palmo do Brasil, egual a 22 centímetros

Art. 152. O Governo terá sempre o direito de fixar a natureza dos eixos e rodas que podem trabalhar em uma estrada do ferro, conforme as velocidades que nella forem permittidas.

Art. 153. Os livros de receita e despesa, os de entrada e sahida de mercadorias, e quaesquer que se julgarem importantes, serão rubricados pelo presidente da companhia quando este fôr de nomeação do Governo; no caso contrario, ou na ausencia ou na falta daquelle, pelo engenheiro-fiscal.

Qualquer dos dous poderá incumbir a rubrica á pessoa de sua confiança, por despacho lançado na 1.^a 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 de ferro, assignando-as com duas testemunhas.

Art. 155. Qualquer estrada de ferro deverá conter marcos de quarto em quarto de legua, ou de 750 em 750 braças. Os de leguas inteiras se distinguirão dos outros pelo seu tamanho.

Art. 156. Os contractos anteriores a este regulamento serão observados, ainda na parte que a elle se oppuzer, guardada a disposição do artigo seguinte.

Os que se celebrarem para o futuro respeitarão sempre as presentes estipulações, sob pena de nullidade.

Art. 157. As companhias de estrada de ferro que tem actualmente contracto com o Governo, reclamarão no prazo de

8 mezes da publicação deste regulamento contra as disposições que lhes parecerem contrarias a seus contractos, os quaes neste caso serão respeitadas.

Em falta de reclamação no prazo marcado, entender-se-á que concordam em modificar os contractos de conformidade com as presentes disposições.

Art. 158. O presente regulamento não será executado na parte em que contém disposições dependentes de medida legislativa, emquanto estas não forem approvadas pelo poder competente.

Art. 159. Ficam revogadas as disposições em contrario.
Palacio do Rio de Janeiro em 26 de Abril de 1857.

LUIZ PEDREIRA DO COUTO FERRAZ.

AMPLIAÇÃO DAS DISPOSIÇÕES REGULAMENTARES
SOBRE A SEGURANÇA, CONSERVAÇÃO E POLICIA DAS
LINHAS FERREAS

DECRETO N. 2913—DE 23 DE ABRIL DE 1862

Amplia algumas das disposições do Regulamento para a fiscalização da segurança, conservação e policia das estradas de ferro, approvado pelo Decreto n. 1930 de 26 de Abril de 1857.

Tendo a experiencia demonstrado ser necessario tomarem-se algumas providencias relativas ao serviço das estradas de ferro, cuja regularidade pôde ser prejudicada, pela má vontade ou negligencia dos machinistas ou foguistas: Hei por bem Determinar que o Regulamento de 26 de Abril de 1857 para a 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, em 23 de Abril de 1862, 41.º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

MANOEL FELIZARDO DE SOUZA MELLO.

Ampliações de algumas disposições do Regulamento para a fiscalização da segurança, conservação e policia das estradas de ferro, approved pelo Decreto n. 1930 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 de ferro, ou contractado pela Companhia, recusar-se por proposito ou negligencia, a servir no comboio para que fôr 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\$000 a 100\$000, salvo a 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 se obrigaram, seja qual fôr a causa que alleguem, serão punidos com prisão de um a tres mezes e multa de 100\$ a 200\$, salvo (como no artigo anterior) á administração da estrada o direito de demissão.

Art. 3.º Ficarão isentos de pena, quando os factos a que se refere o art. 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 desta falta.

Art. 4.º A administração da estrada fica obrigada nos contractos que fizer d'ora em diante com os machinistas ou foguistas, a inserir as disposições do art. 100 do Regulamento de 26 de Abril de 1857, assim como as dos que ora baixam approved, afim de que taes empregados não possam em tempo algum allegar a ignorancia que o justifique.

Palacio do Rio de Janeiro, em 23 de Abril de 1862.

MANOEL FELIZARDO DE SOUZA E MELLO.

LEI N. 2237 — DE 3 DE MAIO DE 1873

Auctoriza o Governo para facultar ás companhias de estradas de ferro que se organizarem no Brazil, isenção de direitos a todos os materiaes necessarios que importarem.

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

Art. 1.º E' auctorizado o Governo para facultar a todas as companhias que se organizarem para construcção de estradas de ferro, no Brasil, isenção de direitos de importação relativos a todo material, trem rodante, apparatus, machinas, ferrâmentas e combustivel necessario á construcção e custeamento das mesmas estradas; fixando o Governo préviamente a quantidade e qualidade dos objectos que houverem de ser despachados com tal isenção.

Art. 2.º Ficam revogadas as disposições em contrario.

O Visconde do Rio Branco, Conselheiro de Estado, Senador do Imperio, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda e Presidente do Tribunal do Thesouro Nacional, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro aos 3 de Maio de 1873, 52º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

VISCONDE DO RIO BRANCO.

LEI CONCEDENDO, PARA A CONSTRUÇÃO DE ESTRADAS DE FERRO NAS PROVINCIAS, GARANTIA OU FIANÇA DE JUROS

DECRETO N. 2450 — 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 de 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 alterações:

§ 1.º A's companhias que, na conformidade do art. 2.º da referida Lei, se propuzerem a construir vias ferreas, demonstrando com seus planos e dados estatisticos, que estas podem dar de renda liquida 4 %, fica o Governo auctorizado 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 affiançá-la.

§ 3.º O Governo só poderá conceder subvenção ou garantia de juros ás estradas, que servirem de principal communicação 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 líquida, que dispense os ditos favores.

§ 4.º A somma do capital, a que o Governo por esta Lei fica auctorizado a conceder subvenção ou garantia de juros, não poderá exceder de 100.000.000\$000.

§ 5.º A despesa 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 as quaes fica o Governo auctorizado, 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, 52.º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

JOSÉ FERNANDES DA COSTA PEREIRA JUNIOR.

REGULAMENTO PARA AS CONCESSÕES DE ESTRADAS DE FERRO GERAES OU PROVINCIAES

DECRETO N. 5561 — DE 28 DE FEVEREIRO DE 1874

Approva o Regulamento para a boa execução dos Decretos Legislativos ns. 641 de 26 de Junho de 1852 e 2450 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 2450 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, 53.º 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 2450 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 Côrte 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 marítimos, 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 contractar 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 auctorização 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-á mediante concorrência, ou independentemente deste meio, á companhia que offereça garantias sufficientes, sob as condições geraes expressas no presente regulamento e outras especiaes que se julguem necessarias, e que serão publicadas préviamente, no caso de concorrência.

Art. 6.º Terão preferencia para a concessão, dada egualdade 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 lo-

go estudos definitivos da linha, organizados de conformidade com o presente Regulamento;

1.º A companhia, ou seu incorporador, que prove pertencer-lhe a prioridade da idéa e ter promovido a realização della;

3.º As companhias emprezarias de estradas de ferro já construídas ou de construção adeantada, a respeito de linhas que sejam natural prolongamento das que tenham construído 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 construído, custeado e administrado satisfactoriamente alguma estrada de ferro.

Art. 7.º A concorrência 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 subvenção kilometrica, a que o Estado deva ficar obrigado.

Art. 8.º Quando o Governo não possuir os dados necessarios para designar o traçado 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 circumstancias, conceder ás companhias que se propuzerem á construcção 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 da 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 accordo com a empresa privilegiada. Esta prohibição não comprehende a construcção 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 contracto.

§ 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 parágrafo antecedente.

§ 4.º Uso das madeiras e outros materiaes, existentes nos terrenos devolutos e nacionaes, indispensaveis para a construcção da estrada.

§ 5.º Isenção de direitos de importação sobre os trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á construcção; bem como, durante o prazo que for determinado no contracto, dos direitos do carvão de pedra indispensavel para as officinas e custeio da estrada.

Esta isenção não se fará effectiva emquanto a companhia empresaria 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,

Cessarà o favor, ficando a companhia empresaria 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 egualdade de circumstancias, para lava 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 empresa.

§ 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 empresaria distribuirl-as 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 auctorizado 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 Provinciales, que sirvam de principal comunicação 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 empresa poderá ter, pelo menos, 4% de renda liquida.

Art. 11. Quando as estradas forem da exclusiva competen-

cia do Governo geral, ou por elle decretadas na hypothese do art. 3.º do presente Regulamento, não vigorarão os contractos celebrados com as respectivas companhias empresarias, 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 empresario todos ou alguns dos favores expressos no art. 9.º e, além disso, afiançar 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 %, estando a estrada nas condições do referido art. 10, poderá o Governo conceder garantia até 7 %, ou a adicional precisa para completar este 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 companhia empresarias de estradas de ferro que estejam nas condições do artigo 10, subvenção não excedente a 5.ª parte do capital orçado para construcção das mesmas estradas.

Esta subvenção far-se-á effectiva á proporção que cada kilometro for sendo construido.

Poderá igualmente tomar acções das referidas empresas 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 Assembléas Provinciaes, o Governo limitar-se-á a afiançar-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 estradas de ferro decretadas pelas Assembléas Legislativas Provinciaes nos termos dos arts. 15 e 16, vigorarão 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 Assembléas Provinciaes, dão ao Governo o direito de exigir das respectivas companhias empresarias obrigações additionaes ás contrahidas para com as Administrações das Provinciaes, que julgar convenientes, na fórma do presente Regulamento.

Art. 19. Não poderá ser outorgada garantia de juro, subvenção, ou fiança de juro ou de subvenção concedida pelas Assembléas Provinciaes, a mais de uma estrada em cada provincia, emquanto esta estrada não produzir renda liquida que dispense os mencionados favores.

Entende-se que existe renda liquida, para este effeito, desde que a empresa, durante tres annos consecutivos, realizar dividendos na razão do juro que tiver sido garantido ou aiançado pelo Governo, ou na do maximo 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 communicação entre os centros productores de qualquer provincia e os mercados situados no littoral ou junto a rios e lagoas navegaveis da mesma, ou de outra provincia, que tenham commercio maritimo ou internacional.

Art. 21. Nas concessões de estradas de ferro pelo Governo, além das clausulas que forem convenientes em referencia a cada uma, serão impressas as seguintes:

§ 1.º Não poderão começar os trabalhos de construção 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 conterá:

1.º A planta geral do 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 entre si; bem como, em uma zona nunca menor de 80 metros de cada lado, os campos, mattas, terrenos pedregosos, e sempre que fór possivel, 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 a extensão e cotas dos declives;

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 construção e quantidade de obra;

6.º Tabella da quantidade de excavações para executar-se o projecto, do transporte médio da remoção dos materiaes e sua classificação approximada;

7.º Tabella de alinhamento e seus desenvolvimentos, 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 ser

viço, ou de ser a conservação feita pela publica administração á custa da empresa.

§ 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 despesa para segurança do trafego nos pontos de intersecção dos referidos caminhos.

4.º As empresas 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 empresarias terão seu domicilio legal no Imperio e pessoa que nelle represente em referencia a todos os seus direitos e obrigações.

§ 6.º Findo 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 empresarias deverão começar e concluir os trabalhos de construcção da estrada, comminando-se-lhes pena de multa ou de caducidade da concessão.

§ 8.º Logo que os dividendos da empresa excedam a 8%, o Thesouro Nacional receberá uma quota de 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 desapropriar 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 serço fixados em tabella approvadas pelo Governo, não podendo exceder os meios ordinarios de conducção 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 reduccão nas tarifas.

Art. 22. São egualmente obrigadas as companhias empresarias:

§ 1.º A prestar es 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, auctorizados pelos mesmos presidentes ou pelo Governo.

§ 2.º Aceitar, como definitiva e sem recurso, a decisão do Governo sobre o uso mutuo das estradas de ferro que lhes pertençam ou a outras empresas. Fica entendido que nas estradas de ferro subsidiadas pelo Thesouro, de conformidade com os arts. 10 a 19 do presente regulamento, o accôrdo das empresas interessadas não prejudicará o direito do Governo ao exame das estipulações que pactuarem e á modificação destas, si entender que são offensivas dos 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 auctoridades, escoltas policiacs 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 immigrants, 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 admittir 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 Engenharia que o Governo designar, não excedendo a 12.

§ 7.º A pôr á 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 tór convencionada 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.º A entregar trimensalmente ao Engenheiro Fiscal, ou remetter ao Presidente da provincia, um relatorio circumstanciado do estado dos trabalhos de construcção, acompanhado da copia dos contratos 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.º As empresas que tiverem garantias de juro, subvenção, fiança de garantia ou de subvenção provincial, submeterão á approvaçào 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 alteraçào posterior dependerá, egualmente, de auctorizaçào do Governo.

Art. 24. Na concessão dos favores auctorizados pelo Decreto de 24 de Setembro de 1875, o Governo attenderá, quanto seja possivel, sem prejuizo das disposições expressas nos art. 10 a 19 do presente Regulamento, aos interesses de todas as provincias, dando preferencia ás estradas de ferro que, estando nas condições do dicto art. 10, se adaptarem egualmente a um plano de viação ferrea que ligue as provincias entre si e com a capital do Imperio.

Art. 25. Não poderá exeder a cem mil contos a somma dos capitaes das empresas 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 effectuadas 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, em 28 de Fevereiro de 1874.

JOSÉ FERNANDES DA COSTA PEREIRA JUNIOR.

DISPOSIÇÕES ESPECIAES SOBRE A CONCESSÃO DE ESTRADAS DE FERRO QUE TEM FIANÇA OU GARANTIA DO ESTADO

DECRETO N. 6995—LE 10 DE AGOSTO DE 1878

Estabelece bases geraes para a concessão das estradas de ferro com fiança ou garantia de juros do Estado

Convinde 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 Junho de 1852, e 2450 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 Ministro, 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.º 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. 6495 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 2450, 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 compra de terrenos; indemnizações de bemfeitorias 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 aberta ao trafego publico.

§ 1.º O capital fixo mencionado nesta clausula é determinado á vista do orçamento fundado nos planos e mais desenhos de character 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 refram 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 necessarios á construcção das obras de arte, taes como: pontes, viaductos, pontilhões, boeiros, tunneis, 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 se dar 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 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 requesitos 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 dispendido na obra executada, segundo os planos, desenhos, documentos e mais requesitos assim alterados.

Si, porém, a alteração fôr feita com approvação do Governo e della resultar economia na execução da obra construida segundo a dita alteração, a metade da somma resultante desta economia será deduzida do capital garantido.

II

DO MODO DE TORNAR EFFECTIVA A FIANÇA OU A GARANTIA

A fiança ou garantia de juros far-se-á 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 fórmula :

§ 1.º Enquanto durar a construcção das obras, os juros de sete por cento (7 %) serão pagos sobre as quantias que tiverem sido auctorizadas pelo Governo, e recolhidas a um estabelecimento bancario, para serem empregadas á medida que forem necessarias.

As chamadas limitar-se-ão 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 transferencias de acções, etc.

§ 3.º Nos capitales levantados durante a construcção não será incluído o custo do material rodante, nem o de machinas e aparelhos de qualquer natureza necessarios ao seu reparo e conservação, o qual só será lançado em conta para garantia dos

juros seis mezes antes de ser o dito material, machinas e apparatus acima referidos, empregado 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 despesa 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 2.ª do § 1.º da clausula 2.ª, 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 despesas 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 1.ª, ficam egualmente concedidos ás empresas 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 accordo com a companhia.

Esta prohibição não comprehende a construcção de outras vias feseas que, embora partindo do mesmo ponto, sigam direcções diversas e possam approximar-se 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 nos respectivos contractos.

§ 3.º Direito de desapropriação, na fôrma do Decreto n. 816 de 10 de Julho de 1855, de terrenos de dominio particular, predios e bemeitorias 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 outro qualquer combustível destinado ás officinas e custeio da mesma estrada.

Esta isenção não se fará effectiva emquanto 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 Ministerio 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 Presidência da provincia e pagamento dos respectivos direitos.

§ 6.º Preferencia, em igualdade de circumstancias, para lavar 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 e nacionaes, existentes a margem da estrada, effectuando-se a venda pelo preço minimo da Lei de 18 de Setembro de 1850, si as companhias distribuirem-nos por immigrants ou colonos que importarem e estabelecerem: não podendo, porém, vendel-os a estes, sem estarem devidamente medidos ou demarcados, por preço excedente ao que for auctorizado pelo Governo.

IV

CAUSA DE CADUCIDADE DO PRIVILEGIO, DA FIANÇA OU DA GARANTIA DE JUROS E MAIS FAVORES

Si dentro do praso de 12 mezes, contado da presente data, não estiverem organizadas as companhias de estradas de ferro já auctorizadas, 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 no 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 interrrompida, e si fôr 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 empresa não estiverem concluidos todos os trabalhos de construcção da estrada, e esta aberta ao trafego publico, as companhia 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 doze 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, excedentes 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 despesas por conta das companhias.

VI

DO TREM RODANTE

O trem rodante compor-se-á de locomotivas, alimentadores (tender), de carros de 1.^a e 2.^a classe para passageiros, de carros especiaes para o serviço do correio, wagons de mercadorias, inclusive os de gado, lastro, freio e finalmente de carros para conducção 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 transito publico, e si nesta secção o trafego exigir, a juizo do fiscal por parte do Governo, maior numero de locomotivas, carros de passageiros e vagões 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, vagões e mais material exigidos pelo fiscal por parte

do Governo, com tanto que tal augmento fique dentro dos limites estabelecidos no primeiro periodo desta clausula.

As companhias incorrerão na multa de dous a cinco contos de reis por mez de demora, além dos seis mezes que lhe são concedidos para o augmento do trem rodante acima referido.

E si passado 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 o abatimento de 10% :

1.º As auctoridades, 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 a respectiva bagagem, quando mandados a serviço do Governo 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 Presidencias 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 seccas, 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 convencionado 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 pertencentes 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 una 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 apparatus 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 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 reparo 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 ellas 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 despesa do custeio da estrada e seu movimento, e a 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 auctorizado, e bem assim a entregar semestralmente aos supraditos fiscaes ou ao Presidente da provincia, um relatório circunstanciado do estado dos trabalhos em construção e da estatística do trafego, abrangendo as 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 accordo 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 á approvação do Governo, antes do começo do trafego, o quadro de seus empregados e a tabella dos respectivos vencimentos, dependendo egualmente qualquer alteração posterior de auctorização e approvação do mesmo Governo.

XII

DA FISCALIZAÇÃO POR PARTE DO GOVERNO

A fiscalização da estrada e do serviço está incumbida a um Engenheiro Fiscal e seus ajudantes, nomeados pelo Governo, e por elle pagos; e o exame, e bem como o ajuste de contas de receita e despesa 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 trinta 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.

XIV

DA DIVISÃO DE LUCROS E REDUÇÃO DE TARIFAS

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

DESACCORDO E ARBITRAMENTO

No caso de desacordo 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 accordo de ambas as partes. Si este accordo não fôr possível, seguir-se-ão em tal caso as seguintes regras;

1.^a Si o accordo fôr sobre direitos e deveres a questão será decidida definitivamente pelo mais antigo membro do 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 auctorização do Governo.

XVII

DO CAMBIO PARA PAGAMENTO A FIANÇA OU GARANTIA

Si os capitães 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 nas reincidencias.

DISPOSIÇÃO GERAL.

As clausulas do presente decreto serão applicadas ás estradas de ferro concedidas por virtude da Lei n. 2450 de 24 de Setembro de 1873, mediante contractos celebrados com os respectivos concessionarios.

Palacio do Rio de Janeiro, em 10 de Agosto de 1878.

JOÃO LINS VIEIRA CANSANÇÃO DE SINIMBÚ.

DECRETO N. 7959 — DE 29 DE DEZEMBRO DE 1880

Approva as clausulas que devem regular as concessões de estradas de ferro do 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 20 de Dezembro de 1880, 59.º 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. 7959 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.....
 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 in-

demnizações que forem de direito, para o leito da estrada, estações, armazens e outras obras especificadas no respectivo contracto.

2.º Direito de desapropriar, na fôrma 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.

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 precedesse 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 empresa.

6.º Preferencia para aquisição 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 estabelecer, não podendo, porém, vendel-os a estes, devidamente 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.

Colonos

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 extranhas á intelligencia das presentes clausulas, serão resolvidas de accôrdo 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 auctorização 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 configuração do terreno representada por meio de curvas de nivel equidistantes de 3 metros; e bem assim, em uma zona de 80 metros, pelo menos, para cada lado, os campos, mattas, terrenos pedregosos, e, sempre que fôr possível, as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e minas.

Nessa planta serão indicadas 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, com tanto que estas se extendam 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 fôr necessario adquirir por meio de desapropriação.

Os projectos das obras de arte compor-se-ão de projecções horizontaes e verticaes e de córtes 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 egualmente :

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, cótas de declividades e suas extensões ;

A 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 também 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 submittidos 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 auctorização 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 d'arte, passagens de nivel e paradas indicadas no projecto approvedo.

A approvação dos projectos apresentados pela companhia não poderá ser invocada para justificar a revogação de nenhuma destas condições.

IX

Procurar-se-á dar ás curvas o maior raio possível. O raio minimo será de... metros.

As curvas dirigidas em sentidos contrarios deverão ser separados por um tangente de 10 metros pelos 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 producção 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 e linhas auxiliares que forem necessarias para o movimento dos trens.

A distancia entre as faces internas dos trilhos será de... (1,^m60 ou 1,^m00 ou da estrada em que se entroncar ou for prolongamento).

As dimensões do perfil transversal serão sujeitas á approvação do Governo.

As valletas longitudinaes terão as dimensões e declives necessarios para dar prompto escoamento ás aguas.

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

XI

A companhia executará todas as obras d'arte e fará todos os trabalhos necessarios para que a estrada não crêe 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 approvação 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 signaes e guardas, que forem precisos para as cancellas durante dia e noite. Terá nesse caso a companhia o direito de alterar a direcção das ruas ou caminhos publicos, com o fim de melhorar os cruzamentos ou de diminuir o seu numero, precedendo consentimento do Governo, e, quando for 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 permitirá 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 e canaes terão a capacidade necessaria para que a navegação não seja embaraçada.

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 de via publica que ficar inferior.

Nos cruzamentos de nível os trilhos serão collocados, sem saliência nem depressão, sobre o nível da via de comunicação que cortar a estrada de ferro, de modo a não embaraçar a circulação de carros ou carroças.

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

Os cruzamentos de nível 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 prescrições da arte, de modo que obtenha construcções perfeitamente solidas.

O systema e dimensões das fundações das obras d'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 apparelhos e pessoal necessario ás sondagens e fincamento de estacas de ensaios, etc.

Nas superstructuras 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 circulação, todas as obras d'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 destes, de carros de mercadorias quanto possivel carregados.

As despesas 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.

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 direito de impôr 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 os trabalhos da construcção, afim de examinar se são executados com proficiencia, método 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 d'arte, o Governo poderá exigir da companhia a sua demolição e reconstrucção total ou parcial, ou fazel-a por administração á custa da mesma companhia.

As estações conterão salas de esperas, bilheteria, accommodação 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 accordo 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 de material que não preencha estas condições.

Este material compor-se-ha, para a abertura de toda a linha ao trafego...

XVII

Todas as indemnizações e despesas motivadas pela construção, conservação, trafego e reparação da estrada de ferro correção, 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

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 d'arte, e um quadro demonstrativo do custo da mesma estrada.

De toda e qualquer alteração ou aquisição ulterior será também 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 também revistas, pelos 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 animais 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 insertos 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 auctorisação 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 auctoridades, escoltas policiaes e respectivas bagagens quando forem em diligencias ;
- 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, pelo presidente da Província ou outras auctoridades que para isso forem auctorizadas.

3.º Aos colonos e immigrantes, 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 as generos, de qualquer natureza que sejam, pelo Governo ou pelas presidencias de provincias, enviados para attender aos soccorros publicos exigidos pela secca, 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 materiaes que se destinarem á construcção e custeio de ramaes e prolongamento 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 fôr 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 concedido, sem que a companhia tenha direito a qualquer indemnização, salvo si houver augmento eventual de despesa 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 determinação 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 clausula 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 auctorização do Governo.

Poderá, mediante consentimento do Governo, arrendar a estrada e o material fixo a outra companhia ou empresa, 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 desaccôrdo 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 na 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-os, e fôr 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.

DISPOSIÇÕES COMPLEMENTARES SOBRE CONCESSÕES
DE ESTRADAS DE FERRO
COM GARANTIA OU FIANÇA DE JUROS

DECRETO N. 7960 — DE 29 DE DEZEMBRO DE 1880

Altera as clausulas do Decreto n. 6995 de 10 de Agosto de 1878.

Hei por bem Alterar as clausulas a que se refere o Decreto n. 6995 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 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 29 de Dezembro de 1880, 59.º 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. 7960 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. 7959 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. 7959 desta data serão completadas pelas de n. 6995 de 10 de Agosto de 1878, quanto á apresentação prévia de planos geraes, orçamento das obras, fórma 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 auctorização 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. 2450 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 affiançado 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 auctorizado pela Lei n. 2450 de 24 de Setembro de 1873, ou por outra que a tenha substituido ou ampliado; no caso contrario recomendará 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 affiançado 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 juízo do Governo, a esta interessarem directamente.

VI

Nos contractos 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. 6995 de 10 de Agosto de 1878 e 7959 desta data, que devam constituir os mesmos contractos; de fórma que as empresas ou companhias contractantes 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 SOBRE SOCIEDADES ANONYMAS

SR. PRESIDENTE DA REPUBLICA.

As sociedades anonymas vão tendo entre nós grande desenvolvimento, e devem concorrer efficazmente para a prosperidade das industrias e economia social, congregando capitaes dispersos, que de per si não poderiam realizar empreendimentos de maior monta; convém, pois, que as prescripções legaes que as regulam sejam perfeitamente comprehendidas, já pelos cidadãos que necessitam conhecê-las para procederem com a noção clara das obrigações que contraem, já pelas auctoridades a quem incumbe resolver as questões que se levantam na applicação dessas regras.

No entretanto, essas prescripções acham-se disseminadas em diversos actos auctoritarios, que as alteram e modificam, resultando dahi difficuldade de discriminar com promptidão qual o estado actual da lei vigente.

Julguei que a consolidação das disposições em vigor facilitaria a noção clara do direito, e seria proveitosa no presente estado dessa parte da nossa legislação, emquanto o Poder Legislativo a não revê, dando-lhe bases mais congruentes com a nossa condição economica, e supprindo-lhe as lacunas existentes.

Offerecer ao cidadão a legislação a que tem elle de obedecer e pela qual deve regular os seus direitos e deveres, foi sempre boa pratica dos governos justos; por isso costumam os legisladores refazer os seus codigos supprimindo disposições in-

convenientes e antiquadas, para que na lei bem coordenada tenha o povo noção exacta das normas por que se regem.

Nos paizes submettidos ao systema democratico, onde o povo governa-se por si, essa necessidade é imperiosa, porque aos cidadãos cumpre saber qual o direito dominante para regra do seu procedimento na direcção dos publicos negocios e apreciação dos actos dos governantes.

Os athenienses, dotados do sentimento vivaz da democracia, consideravam como indispensavel, o exame periodico das suas leis, instituindo para isso magistrados que em épocas determinadas faziam a revisão dellas, para que, apresentadas em texto claro e desembaraçadas de antinomias, fosse a sua comprehensão accessivel a todo o cidadão, independente do penoso estudo da confrontação das disposições caducas com as disposições novas.

Si não operamos uma coordenação geral de nossa legislação, nem por isso deixa de ser util a revisão de qualquer parte della, especialmente quando entende com interesses mais geraes e communs.

A consolidação, que ora apresento, sobre o anonymato, contém com exactidão os preceitos vigentes sem innovar o direito estabelecido, por não ser licito ao Poder Executivo proceder de outro modo, em vista do artigo constitucional, que auctoriza a expedição de decretos, regulamentos e instrucções, tão sómente para a boa execução das leis.

E' esse o intuito do presente trabalho, que submetto á vossa illustrada apreciação, afim de que, si o julgares merecedor de approvação, seja expedido o decreto, que junto offereço.

Capital Federal, 4 de Julho de Julho de 1891.

T. DE ALENCAR ARARIPE.

DECRETO N.º 434 — DE 4 DE JULHO DE 1891

Consolida as disposições legislativas e regulamentares sobre as sociedades anonymas

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da attribuição conferida pelo art. 48 § 1.º da Constituição Federal, resolve approvar o regulamento que com este baixa, consolidando as disposições legislativas e regulamentares concernentes ás sociedades anonymas, e que vae assignado pelo Ministro de Estado dos Negocios da Fazenda, que o fará executar e cumprir.

Capital Federal, 4 de Julho de 1891, 3.º da Republica.

MANOEL DEODORO DA FONSECA.

T. DE ALENCAR ARARIPE.

REGULAMENTO CONSOLIDANDO AS DISPOSIÇÕES LEGISLATIVAS E REGULAMENTARES SOBRE AS SOCIEDADES ANONYMAS A QUE SE REFERE O DECRETO N.º 434 DE 4 DE JULHO DE 1891.

CAPITULO I

DA NATUREZA, QUALIFICAÇÃO E CONDIÇÕES DAS SOCIEDADES ANONYMAS

Art. 1.º As companhias ou sociedades anonymas, se distinguem das outras especies de sociedades pela divisão do capital em acções, pela responsabilidade limitada dos accionistas e necessidade do concurso, pelo menos, de sete socios.

Art. 2.º Pódem ser objectos da sociedade anonyma: todo o genero do commercio ou de industria, as empresas agricolas, e todos e quaesquer serviços de natureza commercial ou civil, uma vez que não sejam contrarios á lei, á moral e aos bons costumes. (Codigo Commercial, art. 287; Decr. n. 8821 de 30 de Dezembro de 1882 art. 2.º).

Art. 3.º As companhias ou sociedades anonymas, quer o seu objecto seja commercial, quer civil, são regidas pela lei n. 3150 de 4 de Novembro de 1882, pelos decretos n. 8821 de 30 de Dezembro do mesmo anno, n. 164 de 17 de Janeiro, n. 850 de 13 de Outubro, n. 997 de 11 de Novembro de 1890, n. 1362 de 14 de Fevereiro e n. 1386 de 20 de Fevereiro de 1891.

Art. 4.º As sociedades anonymas se podem constituir sem auctorização do Governo. (Lei n. 3150 de 4 de Novembro de 1882, art. 1.º, decr. n. 8821 de 30 de Dezembro do mesmo anno, art. 3.º; decr. n. 164 de 17 de Janeiro de 1890 art. 1.º).

Art. 5.º As sociedades anonymas, para abrirem subscrição publica, formarão os seus prospectos, nos quaes se deverão declarar os nomes das pessoas que preliminarmente se associarem para constituil-a. (Decr. n. 1362 de 14 de Fevereiro de 1891 art. 1.º).

Art. 6.º Nos mesmos prospectos se mencionarão por suas datas:

1.º Os contractos que se basearem, si os houver, e os que tiverem sido feitos com incorporadores, syndicatos ou outras quaesquer entidades civis;

2.º As sommas que se devem desembolsar por compras, commissões, porcentagens ou quaesquer outros encargos. (Decr. n. 1362 de 14 de Fevereiro de 1891 art. 2.º).

Art. 7.º Os prospectos serão acompanhados do projecto de estatutos.

§ 1.º Todos os documentos a que se referirem os ditos prospectos ficarão depositados no escriptorio do incorporador, para serem examinados por quem deseje subscrever.

§ 2.º A subscrição só poderá effectuar-se oito dias depois de feito esse deposito. (Decr. n. 1362 de 14 de Fevereiro de 1891 art. 3.º).

Art. 8.º Os documentos serão assignados pelo incorporador e interessados, e servirão para instrucção do registro na Junta Commercial. (Decr. n. 1362 de 14 de Fevereiro de 1891 art. 4.º).

Art. 9.º Os documentos de que tratam os artigos antecedentes serão exhibidos na assembléa constituinte da sociedade e com a acta de sua constituição e certidão do deposito em dinheiro da decima parte do capital servirão para o registro, que se fará na Junta Commercial dentro de um mez. Decr. n. 1365 de 14 de Fevereiro de 1891 art. 5.º).

Art. 10. Os fundadores ou incorporadores de sociedades anonymas, ou cedentes de contractos, feitos com o poder publico, que auferirem vantagens, sob a fórma de renda, comissão ou percentagens, a deduzir do capital, pagarão 5,º do valor da venda, comissão ou percentagens. (Art. 7.º do (Decr. n. 1362 de 14 de Fevereiro de 1891.)

Art. 11. Este pagamento se fará no Thesouro Nacional, com guia dos incorporadores; o registro na Junta Commercial só se fará depois de realizado tal pagamento, que se effectuará dentro de 30 dias depois de constituída a sociedade. (Art. 8.º do Decr. n. 1362 de 14 de Fevereiro de 1891.)

Art. 12. Os fundadores ou incorporadores respondem *bona fide* collectivamente pelas declarações dos prospectos, fazendo-se effectiva a responsabilidade civil ou criminal, como no caso caiba. (Art. 9.º do Decr. n. 1362 de 1891.)

Art. 13. Não é permittido á sociedade anonyma ter firma ou razão social, nem qualificar-se pelo nome de qualquer dos socios. (Lei n. 3150 de 4 de Novembro de 1882, art. 2.º § 1.º, Decr. n. 8821 de 30 de Dezembro do mesmo anno, art. 5.º; Decr. n. 164 de 17 de Janeiro de 1890 art. 2.º § 1.º)

Art. 14. A sociedade anonyma será designada por uma denominação particular, ou pela indicação do seu objecto.

§ 1.º A designação ou denominação será declarada nos estatutos ou contracto social, e deverá differenciar-a de outras sociedades.

§ 2.º Si for identica, ou similhante, de modo que possa induzir em erro, ou engano, assiste a qualquer interessado o direito de fazel-o modificar, e demandar as perdas ou damnos, causados pela identidade ou similhança. (Lei n. 3150 de 4 de Novembro de 1882 art. 2.º; Decr. n. 8821 de 30 de Dezembro do mesmo anno art. 6.º; Decr. n. 164 de 17 de Janeiro de 1890 art. 2.º).

Art. 15. Os socios são responsaveis sómente pela quota do capital das acções, que subscvem, ou que lhes são cedidas. (Lei n. 3150 de 1882 art. 2.º § 2.º; Decr. n. 8821 do mesmo anno art. 4.º; Decr. n. 164 de 1890, art. 2.º § 2.º).

Art. 16. São da exclusiva competencia do juizo commercial as questões relativas á existencia das companhias, aos direitos e obrigações dos socios entre si e entre elles e a sociedade, á dissolução, liquidação e partilha. (Lei n. 3150 de 1882, art. 2.º § 3.º; Decr. n. 8821 do mesmo anno art. 23; Decr. n. 164 de 1890 art. 2.º § 8.º).

Art. 17. O capital das sociedades anonymas pôde consistir em dinheiro, bens, cousas ou direitos.

As entradas ou prestações em bens, cousas ou direitos só serão admittidas pelo valor em que forem estimadas por louvados.

§ 1.º A avaliação, para produzir effeito, depende da approvação da assembléa geral.

§ 2.º Si ao valor, declarado nos estatutos ou contracto social, for inferior o valor dado pelos louvados, o socio responsavel pela prestação será obrigado a entrar com a differença em dinheiro. (Decr. n. 8821 de 30 de Dezembro de 1882 art. 7.º).

Art. 18. O capital social deve ser dividido em acções.

§ 1.º As acções se podem dividir em fracções de valor igual.

§ 2.º As fracções, reunidas em numero de valor equivalente ao da acção, serão consideradas como formando uma acção e conferirão os direitos que têm por base a acção como unidade.

§ 3.º O dono de cada fracção poderá exercer separadamente os direitos que não entram na definição do numero antecedente, como o da alienação e o de receber dividendos. (Lei n. 3150 de 1882 art. 7.º; Decr. n. 8821 do mesmo anno art. 8.º; Decr. n. 164 de 1890 art. 7.º).

Art. 19. Não são permittidas acções que não representem effectivamente capital em dinheiro, bens ou direitos declarados nos estatutos ou contracto social. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 9.º).

Art. 20. E' licito depois de constituida a sociedade, estabelecer-se em favor dos fundadores ou de terceiros, que hajam concorrido com serviços para a formação da companhia, qualquer vantagem consistente em uma parte dos lucros liquidos.

Esta vantagem só pôde ser concedida por deliberação da assembléa geral. (Lei n. 3150 de 1882, art. 3.º § 3.º; Decr. n. 8821 do mesmo anno, art. 9.º parágrafo unico; Decr. n. 164 de 17 de Janeiro de 1890, art. 3.º § 3.º).

Art. 21. As acções serão nominativas até o seu integral pagamento.

Resolvido o dito pagamento, poderão ser convertidas em acções transferiveis por endosso, ou em acções ao portador.

A conversão só poderá ser feita por deliberação da assembléa geral (Decr. n. 8821 de 1882, art. 10; Lei n. 3150 do mesmo anno, art. 7.º § 1.º; Decr. n. 164 de 1890, § 1.º do art. 7.º).

Art. 22. Haverá na séde das companhias um livro de registro com termo de abertura e encerramento, numerado, rubri-

cado e sellado nos termos do art. 13 do Codigo Commercial, para o fim de nelle se lançarem :

1.º O nome de cada accionista, com indicação do numero de suas acções;

2.º A declaração das entradas de capital realizadas;

3.º As inscripções da propriedade e as transferencias das acções com a respectiva data, assignadas pelo cedente e cessionario, ou por seus legitimos procuradores;

4.º As conversões das acções em titulos ao portador e transferencias por endosso.

E' livre a qualquer accionista o exame do livro do registro. (Lei n. 3150 de 1882, art. 7.º § 3.º; Decr. n. 8821 do mesmo anno, art. 18; Decr. n. 164 de 27 de Janeiro de 1890, art. 7.º § 3.º).

Art. 23. A propriedade das acções nominativas se estabelece pela inscripção no livro do registro.

A cessão se opéra pelo termo de transferencia, lavrado no dito livro e assignado pelo cedente e cessionario, ou por seus legitimos procuradores, revestidos dos poderes necessarios.

No caso de transmissão da acção a titulo de legado, de successão universal ou por virtude de arrematação ou adjudicação, o termo de transferencia para o nome do legatario, herdeiro arrematante ou credor adjudicatario, não poderá ser lavrado sinão á vista de alvará do juiz competente, de formal de partilha, ou de carta de arrematação ou de adjudicação.

Aos interessados, si o exigirem, serão dadas certidões dos termos de inscripção e transferencia. (Decr. n. 8821 de 30 de Dezembro de 1882, art. 11).

Art. 24. A cessão das acções ao portador se consumma pela simples tradição dos titulos. O portador da acção se presume dono, enquanto o contrario não for provado. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 12).

Art. 25. As acções de companhias, que não teem garantia publica de juros, não podem ser validamente negociadas, sinão depois de constituida definitivamente a sociedade, e de realizados 40.º do capital subscripto. (Decr. n. 8821 de 30 de Dezembro de 1882, art. 13; Decr. n. 850 de 13 de Outubro de 1890 art. 2.º; Decr. n. 1362 de 14 de Fevereiro de 1891, art. 10).

Art. 26. São irritos e nullos os contractos que violarem esta disposição. (Art. 3.º do Decr. n. 850 de 13 de Outubro de 1890).

Art. 27. As acções de companhias que teem como objecto a realisação de melhoramentos materiaes concedidos pelo Governo Federal, sob garantia publica de juros, podem ser negociadas, desde que tenham realizado um quinto do seu valor. Decr. n. 997 de 11 de Novembro de 1890, art. 1.º combinado com o Decr. n. 164 de 17 de Janeiro do mesmo anno, art. 7.º § 2.º).

Art. 28. As acções das companhias, que se destinarem a explorar concessões garantidas pelos governos dos Estados, poderão ser negociadas depois de realizado um quarto de seu valor, si taes companhias se constituirem nas respectivas praças; si, porém, constituírem-se na Capital Federal, as acções sómente poderão ser negociadas depois de realizados 40% do capital subscripto. (Decr. n. 997 de 11 de Novembro de 1890, art. 2.º combinado com o art. 7.º, § 2.º do Decr. n. 164 de Janeiro do mesmo anno).

Art. 29. E' prohibida a transferencia dos certificados, promessas ou cautelas de pagamentos parciaes do capital das acções.

Não se comprehende nesta prohibição a transmissão por legado, successão universal, doação, arrematação, adjudicação, ou venda em leilão publico, por ordem do juiz. (Decr. n. 8821 de 30 de Dezembro de 1882, art. 13, §§ 1.º e 2.º).

Art. 30. Ainda quando negociadas as acções, subsiste a responsabilidade do cedente para com a sociedade, pelas quantias que faltarem para completar as entradas das acções cedidas.

Tal responsabilidade prevalecerá tão sómente no caso da sociedade se tornar insolvable por culpa ou damno occorridos ao tempo em que o cedente era accionista.

E' assegurado ao cedente o direito de indemnização contra o cessionario, com quem transigir, e os cessionarios ulteriores, os quaes todos são solidariamente obrigados. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 14; lei n. 3150 do art. 7.º § 2.º; Decr. n. 164 de 1890, art. 7.º § 2.º n. 1).

Art. 31. Cessa a responsabilidade do cedente desde que a assembléa geral da sociedade approvar as contas annuaes, ou no prazo de cinco annos, a contar da data da publicação da cessão, si a assembléa geral não se reunir, ou não approvar as contas annuaes. (Decr. n. 164 de 17 de Janeiro de 1890, art. 7.º § 2.º n. 2 combinado com o 2.º alinea do § 2.º do art. 7 da Lei n. 3150 de 1882 e § 2.º do art. 14 do Decr. n. 8821 de 30 de Dezembro do mesmo anno).

Art. 32. Toda a acção é indivizível em referencia á sociedade.

Quando um desses titulos pertencer a diversas pessoas, a sociedade suspenderá o exercicio dos direitos, que a taes titulos são inherentes, emquanto um só individuo não for designado para junto della figurar como proprietario.

A sociedade poderá igualmente suspender o exercicio dos direitos da acção, emquanto não forem satisfeitas as obrigações inherentes á mesma acção. (Lei n. 3150 de 4 de Novembro de 1882, art. 8.º; Dec. n. 8821 de 30 de Dezembro do mesmo anno; Dec. n. 164 de 17 de Janeiro de 1890, art. 8.º).

Art. 33. Quando o accionista não effectuar as entradas no prazo estipulado, cabe á sociedade, salva a sua acção de pagamento contra os subscriptores e cessionarios, o direito de fazer

vender em leilão as acções, por conta e risco do seu dono, á cotação do dia, depois de notificado o accionista, mediante uma intimação judicial, publicada por dez vezes, durante um mez, em duas folhas, das de maior circulação na séde da companhia.

Art. 34. Quando a venda não se effectuar por falta de compradores, a sociedade poderá declarar perdida a acção e apropriar-se das entradas feitas, ou exercer contra o subscriptor e os cessionarios os direitos derivados de sua responsabilidade. (Dec. n. 850 de 13 de Outubro de 1890, art. 4.º).

Art. 35. As acções e as fracções de acções serão assignadas, pelo menos, por dous administradores e deverão conter:

- 1.º O numero de ordem;
- 2.º O valor que cada uma representa;
- 3.º A designação ou denominação da sociedade;
- 4.º O direito que conferem aos dividendos e capital;
- 5.º A data da constituição da sociedade e da publicação dos actos constitutivos. Dec. n. 8821 de 1882, art. 16).

Art. 36. As acções transferiveis por endosso e ao portador, além das declarações mencionadas no artigo antecedente, conterão:

- 1.º A somma total do capital subscripto, com especificação da parte em dinheiro e da parte em bens, cousas, e direitos;
- 2.º O numero das acções, em que se divide o capital;
- 3.º A duração da sociedade;
- 4.º O dia e logar da reunião annual da assembléa geral. (Decreto n. 8821 de 30 de Dezembro de 1881, art. 17).

Art. 37. As acções podem ser objecto de penhor.

O penhor das nominativas se constitue por simples averbação nos termos de inscripção e de transferencia; o das transferiveis por endosso e o das acções ao portador pela entrega do titulo ao credor e por papel assignado pelo devedor, ao qual o credor dará a respectiva cautela. (Codigo Commercial, arts. 271 e 272; Dec. n. 8821 de 1882, art. 19; Dec. n. 164 de 1890, art. 7.º § 4.º).

Art. 38. A constituição do penhor não inibe o accionista de exercer os direitos da acção, como o de receber dividendos, tomar parte e votar nas deliberações da assembléa geral. (Lei n. 3150 de 1882, art. 7.º § 3.º n. 4; Dec. n. 8821 de 30 de Dezembro do mesmo anno, art. 19 § 1.º; Dec. n. 164 de 17 de Janeiro de 1890, art. 7.º § 3.º, 2.º alinea).

Art. 39. E' prohibido ás sociedades anonymas o aceitarem em penhor as proprias acções. (Lei n. 3150 de 1882, art. 27 n. 4; Dec. n. 8821 do mesmo anno, § 2.º do art. 19; Dec. n. 164 de 17 de Janeiro de 1890, art. 27 n. 4).

Art. 40. E' prohibido ás sociedades anonymas comprar e vender as proprias acções.

Nesta prohibição não se comprehende a amortização das

acções, uma vez que seja realizada com fundos disponiveis e sem offensa do capital.

A amortização não póde ser feita sinão por deliberação da assembléa geral, estando presente um numero de socios que re-presente, pelo menos, dous terços do capital. (Lei n. 3150 de 4 de Novembro de 1882, art. 31; Dec. n. 8821 de 30 de Dezembro do mesmo anno, art. 20; Dec. n. 164 de 17 Janeiro de 1890, art. 31).

Art. 41. E' permittido ás sociedades anonymas contrahir empréstimos em dinheiro, dentro ou fóra do paiz, emitindo, para esse fim, obrigações (*debentures*) ao portador.

Paragrapho unico. O titulo de obrigação, além das clausulas proprias dos instrumentos dessa natureza, deverá conter:

- 1.º A serie das obrigações;
- 2.º O numero de ordem;

- 3.º A somma total do empréstimo a cuja serie pertencer. (Lei n. 3150 de 1882, art. 32; Dec. n. 8821 do mesmo anno, art. 21; Dec. n. 164 de 1890, art. 32).

Art. 42. A importancia de taes empréstimos não póde exceder o valor do fundo social na sua totalidade. Lei n. 3150 de 1882, art. 32 § 1.º; Dec. n. 8821 do mesmo anno, art. 21 § 2.º; Dec. n. 164 de 1890, art. 32 § 1.º).

Art. 43. Essas obrigações terão por fiança todo o activo e bens da sociedade, preferindo a quaesquer outros titulos de vida.

No caso de liquidação da sociedade, os portadores dessas obrigações haverão a sua importancia antes de quaesquer outros credores; e só depois de recolhidas todas ellas, ou depositado o valor das que faltarem, serão pagos os demais credores, na ordem das outras preferencias. (Dec. n. 164 de 17 de Janeiro de 1890, §§ 2.º e 3.º do art. 32).

Art. 44. Aos portadores dessas obrigações é licito:

- 1.º Assistir ás reuniões da assembléa geral e discutir, sem voto, qualquer assumpto que interesse a divida representada por esses titulos. (Dec. n. 164 de 1890, art. 32 § 4.º; Dec. n. 8821 de 1882, art. 21 § 4.º; Lei n. 3150 do mesmo anno, § 3.º do art. 32).

- 2.º Nomear um fiscal para collaborar com os que houverem sido nomeados pela assembléa geral dos accionistas. (Lei n. 3150 de 4 de Novembro de 1882, art. 32 § 2.º; Dec. n. 8821 do mesmo anno, art. 21 § 3.º).

Art. 45. Os empréstimos por obrigações não podem ser contrahidos sinão em virtude de auctorização expressa nos estatutos, ou de deliberação da assembléa geral. (Dec. n. 8821 de 30 de Dezembro de 1882, art. 21 § 5.º).

CAPITULO II

DAS SOCIEDADES QUE CARECEM DE AUCTORIZAÇÃO DO GOVERNO
PARA SE ORGANIZAREM

Art. 46. Dependem da auctorização do Governo para que se possam organizar:

1.º Os bancos de circulação. (Lei n. 3403 de 24 de Novembro de 1888, art. 1.º; Dec. n. 10144 de 5 de Janeiro de 1889 art. 1.º; Dec. n. 10262 de 6 de Julho do mesmo anno art. 1.º; Dec. n. 164 de 17 de Janeiro de 1890 art. 1.º § 1.º n. 1; Dec. n. 165 de 17 de Janeiro do mesmo anno art. 1.º).

2.º Os bancos de credito real. (Dec. n. 3471 de 3 de Junho de 1865 art. 1.º; Dec. n. 8821 de 30 de Dezembro de 1882 art. 180 n. 4; Dec. n. 169 A de 19 de Janeiro de 1890 art. 13 § 1.º; Dec. n. 370 de 2 de Maio do mesmo anno art. 278; Dec. n. 164 de 17 de Janeiro do mesmo anno art. 1.º § 1.º n. 2).

3.º Os monte-pios, os montes de soccorro ou de piedade, as caixas economicas e as sociedades de seguros mutuos. (Lei n. 3150 de 1882, art. 1.º § 2.º; Dec. n. 8821 de 30 de Dezembro do mesmo anno art. 130 n. 2; Dec. n. 164 de 17 de Janeiro de 1890 art. 1.º § 1.º n. 3).

4.º As sociedades anonymas que tiverem por objecto o commercio ou fornecimento de generos ou substancias alimentares. (Lei n. 3150 de 1882 art. 1.º § 3.º Dec. n. 8821 do mesmo anno art. 130 n. 3; Dec. n. 164 de 17 de Janeiro de 1890 art. 1.º n. 4).

Art. 47. Dependem egualmente de auctorização do Governo para funcionar na Republica, as sociedades anonymas estrangeiras e as suas succursaes ou caixas filiaes, observando-se, a respeito de taes associações o seguinte:

§ 1.º Os estatutos declararão o prazo maximo, nunca superior a dous annos, contados da data da auctorização, dentro dos quaes a sociedade ou companhia terá de realizar dous terços, pelo menos, do seu capital no paiz.

§ 2.º Essas companhias ou sociedades ficam sujeitas ás disposições que regem as sociedades anonymas, no tocante ás relações, direitos e obrigações entre a sociedade e seus credores, accionistas e quaesquer interessados, que tiverem domicilio no Brazil, embora ausentes.

§ 3.º Obtida a auctorização, deverão essas sociedades, sob pena de nullidade, antes de entrar em funcção, archivar na Junta Commercial, e, onde não a houver, no registro de hypothecas da comarca, os estatutos da sociedade, a lista nominativa dos subscriptores, com indicação do numero de acções e entradas de cada um e a certidão do deposito da decima parte do

capital e a fazer no *Diario Official* e nos jornaes do termo as publicações exigidas pelo presente Decreto. (Lei n. 3150 de 4 de Novembro de 1882 art. 1.º § 3.º; Dec. n. 8821 do mesmo anno art. 180 § 1.º; Dec. n. 164 de 17 de Janeiro de 1890 art. 1.º § 2.º ns. 1, 2 e 3).

§ 4.º As sociedades estrangeiras existentes no paiz são obrigadas a cumprir o disposto no paragrapho antecedente, dentro em seis mezes, a contar da data da publicação do Dec. n. 164 de 12 de Janeiro de 1890, sob pena de perderem o direito de funcionar nesta Republica. (Dec. n. 164 art. 33 paragrapho unico).

Art. 48. Não carecem de approvação do Governo as sociedades anonymas que tiverem por objecto a construcção de estradas de ferro, concedidas pelo poder competente. (Dec. n. 5261 de 28 de Fevereiro de 1874; Dec. n. 8821 de 30 de Dezembro de 1882 art. 130 § 2.º).

Art. 49. Os monte-pios, os monte de piedade ou de soccorro, as caixas economicas e as sociedades de seguros mutuos, bem como as corporações e associações religiosas, reger-se-ão, não só quanto á sua constituição, como quanto ao seu regimen, pelo direito anterior a este Decreto. (Dec. n. 8821 de 1882 art. 151).

Art. 50. As sociedades anonymas, que dependem de auctorização do Governo (arts. 44 e 45) não poderão obtel-a, sinão quando o contracto ou estatutos forem organizados de conformidade com as disposições deste Decreto, ás quaes são e ficam sujeitas. (Dec. n. 8821 de 1882 art. 132).

Art. 51. Os requerimentos para concessão de auctorização ou approvação dos estatutos das associações serão dirigidos ao Governo, ou ao Congresso, ou ao Governador do Estado, onde a creação deve ter logar, segundo a competencia para a concessão couber, de accordo com a legislação vigente, a qualquer destes ramos do poder publico. (Dec. n. 2711 de 19 de Dezembro de 1860 art. 8.º).

Art. 52. Recebidos os requerimentos, serão submettidos aos exames precisos para se verificar:

1.º Si o objecto ou fim da companhia, ou sociedade anonyma é licito, e de utilidade publica;

2.º Si a creação pedida é opportuna, e de exito proveavel;

3.º Si o capital marcado nos estatutos é bastante para o objecto da empresa; si está convenientemente garantida a sua realização, e si as épocas estabelecidas para as suas entradas estão combinadas de maneira que a causa social se ache sufficientemente provida para acudir ás suas obrigações;

4.º Si os estatutos da associação ou as bases, sobre que se fundar o pedido de auctorização, estão de accordo com o presente Decreto e mais disposições em vigor, e si são convenientes e razoaveis;

5.º Si o regimen administrativo da companhia offerece as garantias moraes, indispensaveis para o credito da empresa, e segurança dos interesses dos accionistas e do publico ;

6.º Si as disposições relativas á prestação de contas, divisão dos lucros, formação do fundo de reserva, e aos direitos e interesses dos accionistas e em geral ás suas operações são sufficientes para inspirar confiança aos interessados e ao publico.

Art. 53. A auctorização pôde ser concedida em separado á pessoa ou pessoas que pretenderem a criação, organização ou incorporação de tres companhias sobre bases definidas, ou conjunctamente com a approvação dos estatutos da associação.

Art. 54. A auctorização concedida á vista das bases da associação—não dispensa a approvação do contracto ou estatutos da sociedade.

Art. 55. Na primeira hypothese do art. 53 ao registro da carta de auctorização precederá a incorporação, ou organização da companhia. (Decr. n. 2711 de 1860, art. 8.º)

Art. 56. O que impetrar carta de auctorização deverá em seu requerimento expôr :

1.º O fim e objecto da companhia ;

2.º O logar em que deve funcionar :

3.º As probabilidades de seu bom exito ;

4.º O tempo dentro do qual deve ser organizada. (Decr. n. 2711 de 1860, art. 3.º § 1.º)

Art. 57. O requerimento deve ser datado e assignado e as assignaturas reconhecidas, e nelle se mencionará o logar da residencia dos impetrante. (Decr. n. 2711 de 1860 art. 3.º, § 2.º)

Art. 58. Na segunda hypothese do art. 53 e na de simples approvação dos estatutos, previstos no art. 54, deverá ser o requerimento instruido com as seguintes peças :

§ 1.º Exemplar dos estatutos, assignado pelos incorporadores da associação ;

§ 2.º Relação dos subscriptores, com declaração dos nomes, profissões, domicilio e numero de acções subscriptas. (Decr. n. 2711 art. 4.º)

Art. 59. Concedida a auctorização solicitada ou a approvação dos estatutos e adoptados pelas partes interessadas, as alterações ou additamentos exigidos á vista do competente decreto de approvação, se passarão as cartas de auctorização ou de approvação, ou conjunctamente da auctorização e approvação dos estatutos. (Decr. n. 2711 de 1860, art. 11).

Art. 60. Concedida a auctorização e praticados os actos a que allude o art. 11 do citado Decr. n. 2711, a sociedade anonyma se constituirá pela forma estabelecida no presente decreto. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 132 § 2.º)

Art. 61. Praticados os ditos actos (art. 11 do Decreto n. 2711) cessará toda e qualquer intervenção do governo em relação á sociedade. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 132 § 3º).

Art. 62. Uma cópia authentica da carta de auctorização será archivada e publicada conjunctamente com os estatutos da sociedade, nos termos do § 3.º do art. 45 deste Decreto.

Art. 63. Na prorrogação do prazo da sociedade, bem como em quaesquer alterações dos estatutos, se observarão as disposições deste Decreto, que regem a constituição das sociedades que dependem de auctorização do governo. (Decr. n. 8821 de 30 de Dezembro de 1882, art. 132 §§ 4.º e 5.º)

Art. 64. Na concessão de auctorização ás sociedades estrangeiras e ás suas succursaes, ou caixas filiaes, se observarão egualmente as disposições do Decreto n. 2711. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 134).

CAPITULO III

DA CONSTITUIÇÃO DAS SOCIEDADES ANONYMAS

Art. 65. As sociedades anonymas não se podem definitivamente constituir, sinão depois de subscripto o capital social todo e effectivamente depositada em um banco de emissão, ou em outro sujeito á fiscalização do governo, ou que para esse fim se sujeitar a ella, á escolha da maioria dos subscriptores, a decima parte, em dinheiro, do capital subscripto. (Lei n. 3150 de 1882, art. 3.º; Decr. n. 8821 do mesmo anno art. 24; Decr. n. 164 de 17 de Janeiro de 1890 art. 8.º; Decr. n. 850 de 13 de Outubro do mesmo anno, art. 5.º; Decr. n. 1369 de 14 de Fevereiro de 1891, art. 10).

Art. 66. Nos logares onde não houver estabelecimento bancario nestas condições, o deposito poderá effectuar-se nas collectorias ou thesourarias de fazenda. (Decr. n. 850 de 13 de Outubro de 1890, art. 5.º 1.º alinea).

Art. 67. As sociedades anonymas que tiverem empresas consagradas á realização de melhoramentos materiaes concedidos pelo Governo Federal, sob garantia publica de juros, as que se destinarem a explorar concessões, garantidas pelos Governos dos Estados, effectuarão o seu deposito, á escolha de seus incorporadores, ou em bancos fiscalizados pelo Governo, ou no Theouro e nas Theourarias e Collectorias, fixando o seu capital de accordo com os orçamentos acceitos pelo Governo (Decr. n. 997 de 11 de Novembro de 1890, art. 3.º)

Art. 68. O deposito feito nos bancos fiscalizados pelo Governo prova-se por documento do respectivo fiscal, certificando a realidade da entrada do dinheiro no cofre do estabelecimento e sua escripturação nos livros da casa a credito da companhia projectada: os depositos feitos no Theouro, Theourarias e Collectorias serão provados por certidão das theourarias e collectores. (Decr. n. 850 de 1 de Outubro de 1890, art. 5.º e Decr. n. 997 de 11 de Novembro do mesmo anno art. 3.º)

Art. 69. O deposito exigido no art. 54 do presente Decreto, para constituição das sociedades anonyms, refere-se assim ao capital primitivo das companhias, como ás addições que ultimamente for elle recebendo; não se podendo haver como legalmente augmentado o capital nominal de taes associações, sem que préviamente se realize, em relação a cada accrescentamento, o deposito da sua decima parte em dinheiro. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 40, § 8.º. Aviso de 15 de Outubro de 1890).

Art. 70. Para a formação das sociedades anonyms é essencial o concurso, pelo menos, de sete socios. (Lei n. 3150 de 1882, art. 80; Decr. n. 8821 de 30 de Dezembro do mesmo anno, art. 24 segunda parte; Decr. n. 164 de 17 de Janeiro de 1890, art. 3.º, segunda parte).

Art. 71. As sociedades anonyms se constituem, ou por escriptura publica ou por deliberação da assembléa geral dos subscriptores. (Lei n. 3150 de 1882, art. 8.º § 1.º; Decr. n. 8821 do mesmo anno, art. 25; Decreto n. 164 de 1890, art. 3.º § 1.º)

Art. 72. A escriptura publica será assignada por todos os subscriptores e deverá conter a declaração da vontade de formarem a companhia, as clausulas ou estatutos por que ella se ha de reger, e a transcrição do conhecimento da decima parte em dinheiro, do capital subscripto. (Lei n. 3150 de 1882; Decr. n. 8821 do mesmo anno; Decr. n. 164 de 1890 loc. cit.; Decr. n. 1362 de 14 de Fevereiro de 1891, art. 10).

§ 1.º Os subscriptores podem comparecer e assignar a escriptura por procuradores revestidos de poderes sufficientes e expressos.

§ 2.º A companhia se póde constituir por uma só escriptura, ou por escripturas successivas.

§ 3.º E' permittido nomear, desde logo, na escriptura, os primeiros administradores e fiscaes. (Decr. n. 8821 de 1882, ns. 1, 2 e 3 do art. 26).

Art. 73. Si as prestações ou entradas de algum ou alguns socios consistirem em bens, cousas ou direitos, se declarará na escriptura, de que trata este artigo, que a constituição fica adiada, até que seja apresentada a avaliação legalmente approvada.

§ 1.º Em seguida o fundador ou fundadores convocarão a assembléa geral dos subscriptores para nomear os tres louvados que tem de avaliar os bens ou direitos em que consistem as prestações.

§ 2.º Feita a avaliação, se convocará a assembléa geral que della tem de tomar conhecimento.

1.º Si a avaliação for approvada, os bens, direitos e cousas serão admittidos pelo valor estimado. E, em additamento á primeira escriptura, se lavrará outra, na qual se transcreverá a acta que contém a approvação da avaliação;

2.º Por esta escriptura, que tambem será assignada por

todos os subscriptores, se entenderá definitivamente constituída a sociedade anonyma.

§ 3.º Si a avaliação não for approvada, deixará de ter effeito o projecto de sociedade. (Decr. n. 8821 de 30 de Dezembro de 1882, art. 26 § 1.º)

Art. 74. A assembléa geral, para a constituição da sociedade, só poderá ser convocada depois de assignados os estatutos por todos os subscriptores.—Compete aos fundadores o convocar-a. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 27).

Art. 75. No dia marcado, os fundadores apresentarão á assembléa geral os estatutos assignados por todos os subscriptores, e o conhecimento de deposito em dinheiro da decima parte do capital subscripto.

1.º Os estatutos e o dito conhecimento serão lidos.

2.º Qualquer socio poderá fazer as observações que lhe aprouver.

3.º Si a maioria dos socios presentes não se oppuzer, os fundadores declararão a sociedade definitivamente constituída.

4.º Nesta reunião se podem nomear os primeiros administradores e fiscaes.

§ 1.º Para que a maioria da assembléa geral possa deliberar sobre a constituição da sociedade, é necessario que esteja presente um numero de socios, que represente, pelo menos, dous terços do capital social.

Os subscriptores podem comparecer e tomar parte na deliberação por procuradores revestidos de poderes sufficientes e expressos, comtanto que sejam accionistas os procuradores.

§ 2.º A maioria da dita assembléa não tem poder para modificar, alterar, derogar as clausulas dos estatutos. Decr. n. 8821 de 30 de Dezembro de 1882, art. 28).

Art. 76. A acta da reunião, em que for deliberada a constituição da companhia, deverá ser assignada por todos os socios presentes e será lavrada em duplicata, ficando um dos exemplares em poder da sociedade e tendo o outro o destino legal. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 29).

Art. 77. Si as prestações ou entradas de algum ou alguns socios consistirem em bens, cousas ou direitos, antes da convocação da assembléa geral, para a constituição da sociedade, se reunirá a assembléa para o fim de nomear os tres louvados que teem de avaliar os ditos bens.

§ 1.º Feita a avaliação, se convocará a assembléa geral para tomar conhecimento della e deliberar sobre a constituição definitiva da sociedade.

§ 2.º Si a avaliação for approvada, os bens, cousas e direitos serão acceitos pelo valor dado, e a assembléa geral em seguida deliberará sobre a constituição da sociedade.

§ 3.º Não sendo approvada a avaliação, o projecto da so-

cidade não terá effeito. (Decr. n. 8821 de 30 de Dezembro de 1882, art. 30).

Art. 78. No caso de fraude, ou lesão enorme, os louvados serão responsaveis pelas perdas e danos resultantes. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 31).

Art. 79. As sociedades anonymas, devidamente constituidas, não poderão entrar em funcção, e praticar validamente acto algum, sinão depois de archivados na Junta Commercial, e onde não a houver, no registro de hypothecas da comarca :

- 1.º O contracto ou estatutos da sociedade;
- 2.º A lista nominativa dos subscriptores, com indicação do numero de accções e entradas de cada uma;
- 3.º A certidão do deposito da decima parte do capital subscripto;
- 4.º A acta da installação da assembláa geral e nomeação da administração. (Lei n. 3150 de 4 de Novembro de 1882, art. 3.º § 4.º; Decr. n. 8821 de 30 de Dezembro do mesmo anno, art. 32; Decr. n. 164 de 17 de Janeiro de 1890, art. 3.º § 4.º)

Art. 80. Antes das companhias entrarem em exercicio, serão, sob a mesma comminação do art. antecedente, publicados nos jornaes do termo, ou do logar mais proximo, e reproduzidos na Capital Federal, no *Diario Official*, e, nos Estados, na folha que der o expediente do Governo, os estatutos, ou a escriptura do contracto social, com declaração da data em que foram archivados e dos nomes, profissão e moradas dos administradores.

No registro de hypothecas da comarca da séde da sociedade será archivado um exemplar da folha, em que se fizerem as ditas publicações e as de que trata o art. 79, facultando a quem quer que seja o direito de lè-l-as e obter certidões, pagando o respectivo custo. (Lei n. 3150 de 1882 art. 3.º § 5.º; Decr. n. 8821 do mesmo anno art. 33; Decr. n. 164 de 17 de Janeiro de 1890 art. 8.º § 5.º).

Art. 81. O official do registro dará certificado de haver recebido a folha, e em protocollo para esse fim creado fará a competente nota de entrada.

E' permittido a quem quer que seja ler a dita folha e obter certidão, pagando o custo. (Decr. n. 8821 de 30 de Dezembro de 1882 §§ 1.º e 2.º do art. 33).

Art. 82. E' nulla de pleno direito a sociedade anonyma que se constituir sem escriptura publica, com as formalidades e declanações legaes, ou por deliberação da assembléa geral, na qual não se haja cumprido o disposto no n. 2 do § 1.º do art. 3.º do Decr. n. 164 de 1890.

Art. 83. E' egualmente nulla de pleno direito a sociedade anonyma na qual se admittirem, á conta de capital, bens, cousas ou direitos, sem o serem por valor determinado por tres louvados, e approved pela assembléa geral, nos termos do § 2.º de art. 3.º do Decr. n. 164 de 17 de Janeiro de 1890 (Decr.

n. 8821 de 1882 art. 34; Decr. 164 de 1890 art. 6.º paragra-pho unico), e aquella que se constituir sem a subscrição de todo o capital e deposito da decima parte do valor do mesmo. (Decr. n. 850 de 13 de Outubro de 1890 art. 8.º)

Art. 84. Não é permittido estipular-se nos estatutos ou contracto social a emissão de acções por séries, isto é, a divisão do capital em séries successivas de acções. (Decr. n. 8821 de 1882 art. 35).

Art. 85. Nenhum contracto ou operação se effectuará por conta da sociedade, ou companhia, sinão depois de constituída ella nos termos do disposto no art. 3.º §§ 1.º, 2.º e 3.º do Decr. n. 164 de 17 de Janeiro de 1890 e de preenchidas as formalidades de publicidade, exigidas nos §§ 4.º e 5.º do mesmo artigo do Decr. citado.

Art. 86. Os actos anteriores á constituição legal da sociedade e ao preenchimento das formalidades dos arts. 68 e 69 deste Decreto ficarão sob a responsabilidade dos fundadores. (Decr. n. 164 de 17 de Janeiro de 1890 art. 5.º).

Art. 87. Os actos posteriores á constituição da sociedade e anteriores ao preenchimento das formalidades dos arts. 68 e 69 deste Decreto ficarão sob a responsabilidade dos administradores, si estes houverem sido nomeados na escriptura ou pela assembléa geral constitutiva da sociedade. (Lei n. 3150 de 1882 art. 5.º; Decr. n. 8821 do mesmo anno, art. 58; Decr. n. 164 de 1890, art. 5.º).

Art. 88. A assembléa geral, constituída a sociedade, poderá resolver que a responsabilidade de taes actos corra por conta da sociedade, o que importará a descarga dos fundadores e administradores. (Parapho unico do art. 37 do Decr. n. 8821 de 1882 e parte final do art. 5.º do Decr. n. 164 de 1890).

Art. 89. São os fundadores solidariamente responsaveis aos interessados por perdas e damnos resultantes da inobservancia das prescrições legais, relativas ás condições e constituição das companhias. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 38 do Decr. n. 164 de 1890, art. 5.º, 2.ª parte).

Art. 90. A responsabilidade solidaria pela inobservancia das formalidades dos arts. 68 e 69 recahirão tão sómente sobre os administradores, quando hajam sido nomeados no acto constitutivo da sociedade. (Decr. n. 8821 de 1882 art. 38, 2.ª parte).

Art. 91. As resoluções da assembléa geral, que tiverem por objecto augmentar o capital, determinar a continuação da sociedade, além do seu termo, ou dissolver-a antes, estabelecer o modo da liquidação, ou alterar de qualquer maneira o contracto social ou estatutos, serão por via de certidões das respectivas actas, archivadas e publicadas na conformidade dos arts. 68 e 69, sob pena de não valerem contra terceiros. (Lei n. 3150 de 1882, art. 6.º; Decr. n. 8821 do mesmo anno, art. 39; Decr. n. 164 de 1890, art. 6.º).

Art. 92. A falta de registro e publicidade das ditas actas não pôde ser opposta pela sociedade ou pelos socios contra terceiros. (Lei e Decrs. citados).

Art. 93. O capital social não poderá ser augmentado, sinão nos casos:

1.º De insufficiencia do capital subscripto para o objecto da sociedade;

2.º De accrescimo de obras;

3.º De ampliação de serviços ou operações sociaes. (Lei n. 3150 de 4 de Novembro de 1882, art. 6.ª n. 2; Decr. n. 8821 do mesmo anno, art. 40; Decr. n. 164 de 1890, art. 6 n. 2).

Art. 94. Toda a proposta de augmento de capital será precedida de uma exposição justificativa (§ 1.º do art. 40 do Decr. n. 8821 de 1882).

Art. 95. A proposta com a exposição será remettida aos fiscaes, para interporem parecer, sem o qual não poderá ella ser submettida á deliberação da assembléa geral (§ 2.º do art. 40 do Decr. n. 8821 cit.).

Art. 96. O augmento de capital não será considerado como constituindo legalmente capital social, sinão depois de subscriptas todas as acções em que fôr dividido, de depositada a decima parte do valor em dinheiro do capital subscripto, e de archivada e publicada, na conformidade dos arts. 68 e 69. a certidão da acta da assembléa geral, em que forem verificados os ditos requisitos. (Decr. n. 8821 de 30 de Dezembro de 1882 art. 40 § 3.º).

CAPITULO IV

DOS ADMINISTRADORES

Art. 97. As sociedades anonymas serão geridas por dous ou mais administradores.

§ 1.º O mandato de administrador não pôde durar mais de seis annos, e é revogavel, a todo o tempo, sem necessidade de causa justificativa.

§ 2.º A nomeação e a destituição dos administradores competem á assembléa geral.

§ 3.º Os administradores podem ser reeleitos. (Lei n. 3150 de 1882, art. 9.º 1.ª parte; Decr. n. 8821 do mesmo anno, art. 41, Decr. n. 164 de 1890, art. 9.º, 1.ª parte).

Art. 98. O mandato de administrador pôde ser estipendiado ou gratuito.

Quando, pelos estatutos, ou por deliberação da assembléa geral, for devida aos administradores, ou a quaesquer empregados, uma certa porcentagem de lucros liquidos, essa porcentagem, salva disposição em contrario dos estatutos, será tirada dos lucros liquidos, depois de deduzida a parte destinada ao fundo de reserva, quando por ventura instituido. (Lei n. 3150 de 1882,

art. 9.º; Decr. n. 8821 do mesmo anno, art. 42; Decr. n. 164 de 1890, art. 9.º, 1.ª parte).

Art. 99. A nomeação para administrador pôde recahir em individuos que não são socios. (Lei n. 3150, loc. cit.; Decr. n. 8821 de 1882 art. 43; Decr. n. 164 de 1890, art. cit.).

Art. 100. O numero, o modo e as condições da nomeação, os vencimentos, o prazo do mandato, a destituição e a substituição dos administradores serão regulados nos estatutos ou contracto social. (Lei n. 3150 de 1882, art. 10; Decr. n. 8821 do mesmo anno, art. 44; Decr. n. 164 de 1890, art. 10, 1.ª parte).

Art. 101. Os poderes dos administradores serão definidos nos estatutos ou contracto social.

No silencio ou omissão do contracto social, ou dos estatutos, subsistirão os principios seguintes:

1.º Os administradores reputam-se revestidos de poderes, para praitcar todos os actos de gestão relativos ao fim e ao objecto da sociedade, e para representar a sociedade em juizo, em todas as acções por ella, ou contra ella intentadas.

2.º Podem nomear agentes que os auxiliem na gestão diaria dos negocios da companhia, sendo em todo caso responsaveis pelos actos do taes agentes, e constituir advogados e procuradores que os representem em juizo e fora d'elle. (Lei n. 3150 de 4 de Novembro de 1882, art. 10 § 1.º n. 2; Decr. n. 8821 de 30 de Dezembro do mesmo anno, art. 45 n. 1 e 2; Decr. n. 164 de 17 de Janeiro de 1897, art. 9.º, 2.ª parte e art. 10 § 1.º n. 2).

Art. 102. Não podem os administradores, salvo expressa menção nos estatutos:

1.º Transgír, renunciar direitos, hypothecar cu empenhar bens sociaes;

2.º Contrahir obrigações, e alienar bens e direitos; excepto si estes actos se incluem nas operações que fazem objecto da sociedade. (Lei n. 3150 de 1882, art. 10 § 1.º n. 2; Decr. n. 8821 do mesmo anno, art. 45 n. 3; Decr. n. 164 de 1890, art. 10 § 1.º n. 2).

Art. 103. Em caso de vaga de logar de administrador, salvo disposição em contrario nos estatutos, designarão substitutos provisórios os administradores em exercicio e os fiscaes, competindo á assembléa geral fazer a nomeação definitiva na primeira reunião que se seguir. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 46, 1.ª parte; Decr. n. 164 de 1890, art. 10, § 1.º n. 1).

Art. 105. Os administradores, antes de entrarem em exercicio, são obrigados a caucionar a responsabilidade de sua gestão com o numero de acções que se houver fixado nos estatutos.

§ 1.º A caução far-se-á por termo no livro de registro.

§ 2.º Si as acções forem ao portador, ou transferiveis por endosso, serão depositadas na caixa da sociedade ou em poder da pessoa designada pela assembléa geral.

§ 3.º A caução poderá ser prestada por qualquer accionista,

a bem do administrador. (Lei n. 3150 de 1882, art. 10 § 8.º; Decr. n. 8821 do mesmo anno, art. 47; Decr. n. 164 de 1890, § 8.º do art. 10).

Art. 106. Sobre as acções caucionadas, de conformidade com a disposição antecedente, terão preferencia, para seu pagamento, as sociedades, os accionistas e terceiros pelas responsabilidades em que os administradores incorrerem por faltas, culpas ou delictos. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 46).

Art. 107. O administrador que, dentro do prazo de trinta dias, não prestar caução, entende-se que não acceitou a nomeação. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 49).

Art. 108. Os administradores não contraem obrigação pessoal, individual ou solidaria, nos contractos ou operações que realizam no exercicio de seu mandato. (Lei n. 3150 de 1882, art. 1.º n. 2; Decr. n. 8821 do mesmo art. 50; Decr. n. 164 de 1890, § 2.º do art. 10).

Art. 109. Os administradores são responsaveis:

1.º A' sociedade, pela negligencia, culpa ou dolo, com que se houverem no desempenho do mandato;

2.º A' sociedade e aos terceiros prejudicados pelo excesso do mandato;

3.º Solidariamente á sociedade e aos terceiros prejudicados pela violação da lei e dos estatutos. (Lei n. 3150 de 1882, art. 11; Decr. n. 8821 do mesmo anno, art. 50, paragrapho unico; Decr. n. 164 de 1890 art. 11).

Art. 110. O accionista tem sempre salva a acção competente, para haver dos administradores as perdas e danos resultantes da violação da lei e dos estatutos.

Art. 111. A acção poderá ser intentada conjunctamente por dous ou mais accionistas; não podendo, porém, referir-se a actos e operações já julgados por assembléas geraes. (Decr. n. 164 de 17 de Janeiro de 1890, paragrapho unico do art. 11).

Art. 112 O administrador, que tiver interesse opposto ao da companhia, em qualquer operação social, não poderá tomar parte na deliberação a este respeito, e será obrigado a fazer o necessario aviso aos outros administradores, devendo disso lavar-se declaração na acta das sessões.

§ 1.º No caso da disposição antecedente, a deliberação será tomada pelos demais administradores e pelos fiscaes, á maioria de votos,

§ 2.º Si o administrador deixar de dar aviso, responderá pelas perdas e danos, e além da perda criminal em que incorrer, a deliberação será nulla. (Lei n. 3150 de 1882, art. 12; Decr. n. 8821 do mesmo anno, art. 51; Decr. n. 164 de 1890, art. 12).

Art. 113. Os administradores que, na falta de inventario, ou não obstante o inventario, ou por meio de inventario fraudulento, repartirem dividendos não devidos, são pessoalmente obrigados a restituir á caixa social a somma dos mesmos dividendos,

e sujeitos, além disso, ás penas criminaes em que incorrerem. (Lei n. 3150 de 1882, art. 15, 1.º parte; n. 8821 do mesmo anno, art. 52; Decr. n. 164 de 1890, art. 13).

Art. 114. No caso de insolvabilidade da sociedade, os accionistas, que houverem recebido dividendos não devidos, serão subsidiariamente obrigados a restituil-os; sendo-lhes, portanto, licito allegar beneficio de ordem.

Esta obrigação prescreverá no prazo de cinco annos, a contar da data da distribuição dos ditos dividendos. (Lei n. 3150 de 1882, art. 13, 1.º e 2.º alneas; Decr. n. 8821 do mesmo anno, § 1.º do art. 52).

Art. 115. Teem acção contra os administradores pelos prejuizos resultantes da distribuição de dividendos não devidos, a sociedade, os credores da sociedade, no caso desta se tornar insolvente, e os socios prejudicados. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 52, § 2.º).

Art. 116. Só poderão fazer parte dos dividendos da sociedade anonyma os lucros liquidos provindos de operações effectivamente concluidas no semestre. (Lei n. 3150 de 1885, paragrapho unico do art. 13; Decr. n. 8821 do mesmo anno, art. 39, 1.ª parte; Decr. n. 164 de 1890, paragrapho unico do art. 13).

Art. 117. Para que os haveres sociaes possam entrar no calculo dos lucros liquidos, não é necessario que se achem recolhidos em dinheiro á caixa; basta que consistam em valores definitivamente adquiridos, ou em direitos e obrigações seguros, como letras e quaesquer papeis de credito reputados bons. (Dec. n. 8821 de 30 de Dezembro de 1882, art. 53, 2.ª parte).

CAPITULO V

DOS FISCAES

Art. 118. Toda a sociedade anonyma deve ter um conselho composto de tres ou mais fiscaes, e supplentes em igual numero.

§ 1.º A nomeação dos fiscaes, e supplentes será feita pela assembléa geral na sessão ordinaria annual, e poderá recahir em individuos que não sejam socios (Lei n. 3150 de 1882, art. 14; Decr. n. 8821 do mesmo anno, art. 54; Decr. n. 164 de 1890, art. 14).

§ 2.º O mandato aos fiscaes durará por um só anno, mas poderá ser renovado. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 54, 2.ª alinea.)

Art. 119. Incumbe aos fiscaes apresentar á assembléa geral o parecer sobre negocios e operações sociaes do anno seguinte ao de sua nomeação, tomando por base o inventario, o balanço e as contas dos administradores. (Lei n. 3150, art. cit.; Decr. n. 8821, art. 55; Lei n. 164, art. cit.).

Art. 120. Os fiscaes teem o direito, durante o trimestre que precede a reunião ordinaria da assembléa geral, de examinar os

livros, de verificar o estado da caixa, e da carteira, exigir informações dos administradores sobre as operações sociaes e convocar extraordinariamente a assembléa geral. (Lei n. 3150 de 1882 art. 14 § 3.º Decr. n. 8821 do mesmo anno art. 56; Decr. n. 164 de 1890 art. 14 § 3.º).

Art. 121. A attribuição de convocar extraordinariamente a assembléa geral pode ser exercida pelos fiscaes—ainda fóra do prazo de tres mezes a que se refere o artigo precedente—se occorrerem motivos graves e urgentes. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 61).

Art. 122. No parecer, além do juizo sobre os negocios e operações do anno, devem os fiscaes denunciar os erros, factos e fraudes que descobrirem, expor a situação da sociedade e suggerir as medidas e alvitres que entendam a bem da sociedade. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 57).

Art. 123. A deliberação da assembléa geral, approvando as contas e o balanço, será nulla, si não for precedida do relatório dos fiscaes. (Lei n. 3150 de 1882, art. 14 § 1.º; Decr. n. 8821 do mesmo anno, art. 58; Decr. n. 164 de 1890, art. 14 § 1.º)

Art. 124. Si os fiscaes não apresentarem o seu parecer em tempo, a sessão será adiada, e a assembléa geral tomará as providencias, que forem necessarias, podendo destituir os fiscaes culpados, e nomear outros. (Decr. n. 8821 de 1882 art. 59).

Art. 125. Si não forem nomeados os fiscaes, não aceitarem o cargo, ou se tornarem impedidos, compete ao presidente da juncta commercial, e, onde não a houver, ao juiz do commercio do termo, a requerimento de qualquer dos administradores, a nomeação de quem os substitua ou sirva durante o seu impedimento. (Lei n. 3150 de 1882, art. 14 § 2.º; Decr. n. 8821, art. 60; Decr. n. 164 de 1890, art. 14 § 2.º).

Art. 126. Os effeitos da responsabilidade dos fiscaes para com a sociedade são determinados pelas regras do mandato. (Lei n. 3150 de 1882, art. 14 § 4.º; Decr. n. 8821 do mesmo anno, art. 62; Decr. n. 164 de 1890, art. 14 § 4.º).

Art. 127. A responsabilidade dos administradores fiscaes cessa com o julgamento e a approvação das contas e actas, pela assembléa geral, não se admittindo mais acção criminal contra estes. Decr. n. 164 de 1890 art. 27 § 2.º).

CAPITULO VI

DA ASSEMBLÉA GERAL

Art. 128. A assembléa geral tem poder para resolver todos os negocios, tomar quaesquer decisões e deliberar, approvar e ratificar todos os actos que interessem á companhia.

Nas suas faculdades, salvo clausula em contrario, se include a de modificar e alterar os estatutos ou contracto social. Não lhe

é, porém, permittido mudar ou transformar o objecto essencial da sociedade. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 63.)

Art. 129. Para que a assembléa geral possa validamente funcionar e deliberar, é indispensavel que esteja presente um numero de accionistas que represente, pelo menos, um quarto do capital social.

Art. 130. Si este numero se não reunir, uma nova reunião será convocada, por meio de annuncios nos jornaes, declarando-se nelles que se deliberará, qualquer que seja a somma do capital representado pelos accionistas que comparecerem. (Lei n. 3150, art. 15 §§ 2.º e 3.º; Decr. n. 8821, art. 64; Decr. n. 164 de 1890, art. 15 §§ 2.º e 3.º).

Art. 131. A assembléa geral, que tem de deliberar sobre a constituição da sociedade, e approvação dos valores dados ás prestações que não consistem em dinheiro, e sobre as modificações e alterações dos estatutos, ou contracto social, carece, para validamente se constituir, da presença de accionistas, que, no minimo, representem dous terços do capital social.

§ 1.º Si nem na primeira, nem na segunda reunião comparecer o numero de accionistas exigido na disposição presente, convocar-se-ha terceira, com a declaração de que a assembléa poderá deliberar, seja qual for a somma do capital representado pelos accionistas presentes.

§ 2.º Neste caso, além dos annuncios (si as acções forem nominativas), a convocação se fará por meio de cartas. (Lei n. 3150 de 1882, art. 15 § 4.º; Decr. n. 8821 do mesmo anno, art. 65; Decr. n. 164 de 1890, art. 15 § 4.º).

Art. 132. As deliberações da assembléa geral, tanto no caso do art. 129, como no do antecedente, serão tomadas pela maioria dos socios presentes. Lei n. 3150 de 1882, art. e §§ cits., 3.ª alinea; Decr. n. 8821 do mesmo anno, art. 66; Decr. n. 164 de 1890, art. e §§ cits., 3ª alinea).

Art. 133. Para a eleição dos administradores e empregados da secretaria, bem como para as deliberações de qualquer natureza, serão admittidos votos por procuração, com poderes especiaes, comtanto que estes não sejam conferidos a administradores e fiscaes, e que sejam accionistas os procuradores. (Decr. n. 164 de 17 de Janeiro de 1890, art. 15 § 8º; Decr. n. 8821 de 1882, art. 67; Lei n. 3150, art. 15 § 8º).

Art. 134. As convocações das assembléas geraes serão motivadas e far-se-hão por annuncios nos jornaes publicos do logar, e, si não os houver, nos do mais proximo, com intervallo razoavel. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 68; Decr. n. 164 de 1890, art. 15 §§ 1º, 5º e 9º).

Art. 135. Serão aceitos como socios, para todos os effeitos de direito, os que se apresentarem com acções ao portador, e com as transferiveis por endosso traspassadas em seus nomes, salvo prova em contrario.

Art. 136. Nos estatutos, ou contracto social se pôde estabelecer que os donos das acções ao portador e das transferiveis por endosso, as depositem na caixa da sociedade, pelo menos tres dias antes das reuniões da assembléa geral, sob pena de não tomarem parte nas discussões e deliberações. (Decr. n. 8821 de 30 de Dezembro de 1882, art. 69.)

Art. 137. Os administradores teem competencia para convocar extraordinariamente a assembléa geral a requerimento de quaesquer accionistas;

1.º Quando o requerimento for dirigido por socios em numero não menos de sete e representando, pelo menos, um quinto do capital social;

2.º Quando o pedido de convocação for fundamentado com motivo, que não poderá ter referencia a materia, actos e contas já apreciados e julgados em assembléa geral. (Decr. n. 164 de 17 de Janeiro de 1890, § 9.º do art. 15).

Art. 138. Pôde a assembléa geral extraordinaria ser convocada pelos proprios accionistas, nas condições do n. 1, do artigo antecedente, quando:

Os administradores não fizerem a convocação no praso de oito dias, a contar da apresentação do requerimento dos accionistas, devidamente motivado. Decr. n. 164 de 17 de Janeiro de 1890, art. 15 § 9.º n. 1).

Art. 139. Nos casos em que a lei ou os estatutos determinarem expressamente a reunião da assembléa geral, é permitido a qualquer accionista exigil-a da administração, si esta retardar por mais de tres mezes além da época estipulada.

Art. 140. Si o accionista não fôr attendido, terá o direito de fazer elle proprio a convocação, declarando esta circumstancia no annuncio respectivo. (Decr. n. 164 de 17 de Janeiro de 1890 art. 15 § 9.º n. 2).

Art. 141. Nos estatutos se determinará a ordem que se ha de guardar nas reuniões da assembléa geral, o numero minimo de acções que é necessario aos accionistas para serem admittidos a votar em assembléa geral, e o numero de votos que compete a cada um, na razão do numero de acções que possuir.

§ 1.º Ainda que sem direito de votar, por não possuir o numero de acções exigidos pelos estatutos, é permittido a todo o accionista comparecer á reunião da assembléa geral e discutir o objecto sujeito á deliberação.

§ 2.º Na assembléa geral, que tem de deliberar sobre a constituição da sociedade e avaliação dos quinhões dos bens, cousas ou direitos, poderá votar todo accionista, ainda que não possua o numero de acções exigidos pelos estatutos ou contracto social. (Lei n. 3150 de 1882, art. 15 §§ 6.º e 7.º; Decr. n. 8821 do mesmo anno, art. 71; Decr. n. 164 de 1890 art. 15 §§ 6.º e 7.º).

Art. 142. Não podem votar nas assembléas geraes: os administradores, para approvarem seus balanços, contas e inventa-

rios; os fiscaes, os seus pareceres; e os accionistas, a avaliação de seus quinhões, ou quaesquer vantagens estipuladas nos estatutos ou contracto social. (Lei n. 3150 de 1882, art. 15 § 10; Decr. n. 8821 do mesmo anno art. 72; Decr. n. 165 de 1890 art. 15 § 10).

Art. 143. Em cada anno haverá uma assembléa geral dos accionistas, cuja reunião será fixada nos estatutos, e sempre annunciada pela imprensa, quinze dias, com indicação do lugar e hora.

§ 1.º Esta reunião terá por fim especial a leitura do parecer dos fiscaes e exame, discussão e deliberação sobre o inventario, balanço e contas annuaes dos administradores.

§ 2.º Si para deliberar sobre quaesquer dos assumptos mencionados, carecer a assembléa geral de novos esclarecimentos, poderá adiar as sessões e ordenar os exames e investigações que forem necessarias. (Lei n. 3150 de 1882 art. 15 § 1.º; Decr. n. 8821 do mesmo anno art. 75; Decr. n. 164 de 1890 art. 15 § 1.º).

Art. 144. As assembléas geraes ordinarias não pôdem funcionar com menos de tres socios capazes de constituil-as, afóra os directores e fiscaes; pena de nullidade das deliberações adoptadas. (Decr. n. 164 de 1890 art. 15 § 9.º n. 4.)

Art. 145. A approvação do balanço e contas, feitas sem reserva, importa a ratificação dos actos e operações relativas.

A approvação, porém, poderá ser annullada, em caso de erro, dóllo, fraude ou simulação. (Cod. Commercial art. 428 n. 4.º: Decr. n. 8821 de 1882 art. 74.)

Art. 146. A approvação pela assembléa geral, de actos e operações, que importam violação da lei, ou dos estatutos, não perime a acção dos socios ausentes e dos que não houverem concorrido com os seus votos para tal approvação. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 75).

Art. 147. Um mez antes da data approvada para a reunião da assembléa geral ordinaria, annunciará a administração da sociedade ficarem á disposição dos socios, no proprio estabelecimento onde ella tiver a sua séde:

1.º Cópia dos balanços contendo a indicação dos valores, moveis, immoveis, e em synopse, das dividas activas e passivas, por classes, segundo a natureza dos titulos;

2.º Cópia da relação nominal dos accionistas, com o numero de acções respectivas e o estado do pagamento destas;

3.º Cópia da lista das transferencias de acções, em algarrismos, realizadas no decurso do anno.

§ 1.º Até á vespera, o mais tardar, da sessão da assembléa geral se publicará pela imprensa o relatorio da sociedade, com o balanço e o parecer da commissão fiscal.

§ 2.º Até trinta dias, quando muito, após a reunião da assembléa geral a acta respectiva será publicada pela imprensa.

§ 3.º A qualquer pessoa se dará, sem inquirir-se qual o

interesse que tem, certidão dos actos archivados na conformidade das disposições dos arts. 68 e 69, e da relação nominal dos accionistas (n. 2 deste artigo). (Decr. n. 164 de 17 de Janeiro de 1890 art. 16; Decr. n. 8821 de 1882 art. 76).

CAPITULO VII

DA DISSOLUÇÃO E LIQUIDAÇÃO AMIGAVEL

Art. 143. As companhias ou sociedades anonymas se dissolvem:

- 1.º Pelo consenso de todos os accionistas em instrumento publico;
- 2.º Por deliberação da assembléa geral;
- 3.º Por insolvabilidade;
- 4.º Pela cessação do pagamento das dividas;
- 5.º Pela terminação do prazo de sua duração;
- 6.º Pela redução do numero dos socios a menos de sete;
- 7.º Mostrando-se que a sociedade não póde preencher o seu fim, por insufficiencia de capital, ou por qualquer outro motivo. (Lei n. 3150 de 1882 art. 17; Decr. n. 8821 de 1882 art. 77; Decr. n. 164 de 1890 art. 17;

Art. 149. A assembléa geral póde resolver a dissolução da sociedade, ainda que não occorra nenhum dos casos mencionados na lei. (Art. 78 do Decr. n. 8821 de 1882.)

Art. 150. A terminação do prazo da sociedade, a não ter havido prorogação, importa, por força da lei, a dissolução da sociedade; ficando, portanto, illimitada e solidariamente responsaveis pelos actos posteriores os que os houverem praticado, ou concorrido com seus votos para que se praticassem. (Decr. n. 8821 de 1882 art. 79).

Art. 151. No caso de redução de socios a numero menor de sete, a sociedade se entenderá dissolvida, si dentro do prazo de seis mezes não se preencher o numero legal. (Lei n. 3150 de 1882, art. 17 n. 5; Decr. n. 8821 de 1882 art. 80; Decr. n. 164 de 1890, art. 17 n. 5).

§ 1.º O dito prazo de seis mezes se começará a contar, si as acções forem nominativas, da data da publicação das transferencias; si, porém, ao portador ou transferiveis por endosso, do dia da reunião da assembléa geral, em que se verificar a alludida redução. (Decr. n. 8821 de 1882 § 1.º do art. 80).

§ 2.º Pelos actos, que a companhia praticar, depois que o numero dos socios se reduzir a menos de sete, serão solidariamente responsaveis os administradores e accionistas, si, dentro do prazo de seis mezes, não for preenchido o numero legal. (Decr. n. 8821 de 1882, § 2.º do art. 80; Lei n. 3150 de 1882, art. 17, n. 5, 2.º alinea; Decr. n. 164 de 1890, art. 17 n. 5, 2.º alinea.)

Art. 152. No caso de perda da metade do capital social,

devem os administradores consultar a assembléa geral sobre a conveniencia de uma liquidação antecipada. (Lei n. 3150 de 1882, art. 17 n. 6, 1.º alinea; Decr. n. 8821 de 1882, art. 81; Decr. n. 164 de 1890, art. 17 n. 6, 1.º alinea.)

Art. 153. Si a perda, porém, fôr de tres quartos ou mais do capital social, qualquer accionista poderá requerer a liquidação judicial da sociedade. (Lei n. 3150 de 1882, art. 17 n. 6, 2.º alinea; Decr. n. 8821 de 1882, art. 82; Decr. n. 164 de 1890, art. 17 n. 6, 2.º alinea.)

Art. 154. A qualquer accionista assiste o direito de pedir, por acção ordinaria, a dissolução da sociedade, quando não puder esta preencher o seu fim, por insufficiencia de capital, ou por qualquer outro motivo. (Decr. n. 8821 de 30 de Dezembro de 1882, art. 83.)

Art. 155. Dissolvida a sociedade por qualquer dos fundamentos do art. 148, com excepção do de cessão de pagamentos, ou de conformidade com o art. 151, a liquidação poderá ser feita amigavelmente. (Lei n. 3150 de 4 de Novembro de 1882, art. 19 § 2º; Decr. n. 8821 de 1882, art. 84; Decr. n. 164 de 1890, art. 19 § 2º.)

Art. 156. Supposto dissolvidas, as sociedades anonymas se reputam continuar a existir para os actos e operações da liquidação. (Decr. n. 8821 de 1882 art. 85.)

Art. 157. Compete á assembléa geral determinar o modo da liquidação, quando nos estatutos não se haja providenciado a este respeito, e nomear os liquidantes. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 86.)

Art. 158. Na falta de estipulação dos estatutos, ou deliberação da assembléa geral, serão liquidantes os administradores. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 87.)

Art. 159. Incumbe aos liquidantes:

1.º Organizar o inventario e o balanço da sociedade nos quinze dias immediatos á sua nomeação, ou á dissolução, dado o caso do artigo antecedente;

2.º Arrecadar os bens, intentar acções, alienar os valores moveis, cobrar as dividas activas, pagar as passivas certas e praticar em geral as operações e actos que sejam necessarios para a liquidação;

3.º Convocar a assembléa geral para resolver as questões, cuja decisão depender da sua deliberação. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 88.)

Art. 160. Salvo clausula ou deliberação em contrario, não podem os liquidantes transigir, contrahir compromissos, alienar e hypothecar os immoveis e empenhar os moveis. (Decr. n. 8821, art. 89.)

Art. 161. Si os haveres sociaes forem insufficientes para o integral pagamento do passivo, deverão os liquidantes exigir dos

socios que completem as prestações que ainda não tenham sido realizadas. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 90.)

Art. 162. A assembléa geral póde resolver que ainda antes de ultimada a liquidação, estando pago todo o passivo social, se façam dividendos, a proporção que os haveres sociaes se forem apurando. (Decr. n. 8821 de 1882 art. 91.)

Art. 163. De seis em seis mezes os liquidantes darão conta á assembléa geral do estado da liquidação e das causas que a teem embaraçado ou retardado. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 93.)

Art. 164. Terminada a liquidação e pago todo o passivo social, os liquidantes formarão o plano de partilha do activo liquidado, e organizarão suas contas, fazendo-as acompanhar de um relatorio, que deve conter a historia dos actos e operações por elles praticados e dos incidentes occorridos.

1.º O relatorio e as contas serão remettidos ao conselho fiscal do anno em que teve logar a dissolução, para dar parecer;

2.º Em assembléa geral, para esse fim convocada, serão apresentados, discutidos e submettidos á approvação as contas e os planos de partilha, fazendo-se préviamente a leitura do relatorio dos liquidantes e parecer dos fiscaes.

§ 1.º O plano de partilha pode ser approved, ficando reservada para outra reunião a discussão das contas.

§ 2.º Os accionistas divergentes não poderão reclamar contra a approvação da partilha e das contas, sinão nos casos de violação da lei ou dos estatutos.

A reclamação será feita pela acção competente, que deverá ser iniciada dentro de vinte dias, a contar da reunião em que a partilha ou as contas houverem sido approvadas. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 94.)

Art. 165. A approvação das contas pela assembléa importa, de direito, a exoneração da responsabilidade dos liquidantes, salvo si tal approvação houver sido obtida por erro, dóló, fraude ou simulação. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 95.)

CAPITULO VIII

DA LIQUIDAÇÃO FORÇADA DAS SOCIEDADES ANONYMAS

Art. 166. As sociedades e companhias anonymas não são sujeitas á fallencia; são, porém, os seus representantes e socios responsaveis pelos crimes que, como taes, commetterem contra a propria sociedade, ou contra terceiros. (Lei n. 3150 de 1882, art. 18; Decr. n. 8821 de 1882, art. 96; Decr. n. 164 de 1890, art. 18.)

Art. 167. A liquidação forçada não póde ser declarada sinão nos tres casos seguintes:

1.º De insolvabilidade;

2.º De cessação de pagamento das dividas;

3.º De perda de tres quartos ou mais do capital social. (Dec. n. 8821 de 1882 art. 97).

Art. 168. A liquidação forçada só póde ser declarada:

1.º Por meio de requerimento da sociedade ou de algum accionista; em qualquer dos casos do artigo antecedente, o requerimento deve ser instruido com o inventario e balanço;

2.º Por meio de requerimento de um ou mais credores, instruido com a competente justificação, tão sómente no caso de cessação de pagamento de dividas vencidas, certas e liquidas. (Dec. n. 164 de 1890 art. 19 § 1.º ns. 1 e 2; Dec. n. 8821 de 1882 art. 98; Dec. n. 917 de 24 de Outubro de 1890 art. 2.º letras a a h).

Art. 169. A' vista da petição e documentos, o juiz do commercio, depois de proceder ás diligencias necessarias, dará a sua sentença.

Independentemente de quaesquer diligencias, decretará o juiz a liquidação forçada, si ella for requerida pela propria sociedade. (Dec. n. 8821 de 30 de Dezembro de 1882, art. 99).

Art. 170. Da sentença que decretar a liquidação, cabe o recurso de agravo de petição. (Lei n. 3150 de 1882 art. 19 § 1.º n. 2, 1.º alinea; Dec. n. 8821 de 1882, art. 100; Dec. n. 164 de 1890 art. 19 § 1.º n. 2, 1.º alinea).

Art. 171. A sentença será publicada por editaes impressos nas folhas publicas, affixados na Praça do Commercio, onde a houver, nas portas externas da casa da audiencia e nas da sociedade. Dec. n. 8821 de 1882 art. 101).

Art. 172. Declarada a liquidação por sentença do juiz do commercio, nomeará este, dentre os cinco maiores credores, dous syndicos, cujas funcções durarão até que os credores deliberem sobre a concordata que lhes for offerecida, ou sobre a liquidação definitiva. (Lei n. 3150 de 1882 art. 20; Dec. n. 8821 do mesmo anno art. 102; Dec. n. 164 de 1890 art. 20).

Art. 173. Apenas nomeados, os syndicos tomarão posse do patrimonio social por um termo, que deverá conter a relação dos bens. (Lei n. 3150 art. 20 § 1.º; Dec. n. 8821 art. 105; Dec. n. 164 art. 20 § 1.º).

Art. 174. São obrigados os syndicos a proceder logo, por peritos designados pelo juiz, ao inventario e balanço da sociedade, ou á verificação de um e outro, si já estiverem organizados. (Lei n. 3150 de 1882 art. 29 § 2.º; Dec. n. 8821 de 1882 art. 104; Dec. n. 164 de 1890 art. 20 § 2.º).

Art. 175. Aos syndicos, emquanto a liquidação não se tornar definitiva, incumbe:

- 1.º Ter em boa guarda os bens, papeis e documentos da sociedade, sob as penas e responsabilidade de depositarios;
- 2.º Arrecadar os bens da sociedade, onde quer que estejam, requerendo para esse fim as precatorias necessarias;
- 3.º Vender em leilão publico, mediante licença do juiz, os

generos e mercadorias que forem de facil deterioração, ou que se não possam guardar sem risco ou grande despesa;

4.º Diligenciar o aceite de letras e a cobrança de todas e quaesquer dividas activas da sociedade, nomeando cobradores, advogados, procuradores, com salarios préviamente ajustados, passando as respectivas quitações;

5.º Praticar todos os actos conservatorios dos direitos e accções da sociedade, como são os de que tratam os arts. 277 e 387 do codigo criminal. (Lei n. 3150 de 1882 art. 20 § 1.º; Dec. n. 8821 do mesmo anno art. 105; Dec. 164 de 1890 art. 20 § 1.º).

Art. 176. As quantias, provenientes da venda de bens e mercadorias e da cobrança de dividas, ou de qualquer outra procedencia serão recolhidas a um estabelecimento bancario, da confiança dos syndicos e sob sua responsabilidade, si os credores não resolverem que fiquem sob a guarda e deposito dos syndicos, ou sejam postas em mão de pessoa abonada.

Nenhuma somma poderá ser despendida ou retirada, sinão por virtude de ordem do juiz. (Dec. n. 8821 de 30 de Dezembro de 1882, art. 106; Dec. n. 917 de 24 de Outubro de 1890, art. 36, § 1.º).

Os syndicos ficarão responsaveis por dolo e falta, devendo empregar toda a diligencia, como si fôra em seus proprios negocios. (Dec. n. 917 de 24 de Outubro de 1890, art. 36, § 2.º).

Art. 177 São nullos, a beneficio dos credores tão sómente:

1.º As hypothecas estipuladas pela sociedade, dentro em quarenta dias precedentes á sentença que declara a liquidação forçada, para garantir dividas contrahidas em data anterior á da escriptura das mesmas hypothecas;

2.º Os pagamentos de dividas não vencidas, effectuados no prazo de que trata o numero antecedente. (Dec. n. 8821 de 1882, art. 107).

Art. 178. São applicaveis á liquidação forçada as disposições dos arts. 828, 829, 832, 839, 840 e 841 do Codigo Commercial, entendendo-se, com relação á sentença declaratoria da liquidação, aos credores e aos syndicos, o que nos citados artigos se diz com referencia á sentença da abertura da fallencia, á massa e ao curador fiscal. (Dec. n. 8821 de 1882, art. 108; Dec. n. 917 de 24 de Outubro de 1890, art. 141).

Art. 179. De posse do balanço e inventario, que serão acompanhados de um relatorio dos syndicos sobre as causas, que determinaram a liquidação da companhia ou sociedade, o juiz do commercio convocará os credores para deliberarem sobre a concordata ou sobre a liquidação, por meio de editaes com tempo sufficiente, e respeitadas as distancias, afim de que chegue a convocação ao conhecimento dos interessados ausentes.

§ 1.º O chamamento dos credores conhecidos será por meio de cartas e o dos que não forem, por editaes e annuncios nas folhas publicas.

§ 2.º Nas cartas, editaes e annuncios se farão as declarações prescriptas no art. 842, segunda parte do Codigo Commercial, com modificações resultantes do Decreto n. 3065 de 6 de Maio de 1882. (Lei n. 3150 de 1882, art. 21; Dec. n. 8821, art. 109; Dec. n. 161 de 1890, art. 21).

Art. 180. Reunidos os credores e presentes os administradores e syndicos, ou á revelia dos administradores, se fará a verificação de creditos apresentados, observando-se o processo estabelecido no art. 845 do Codigo Commercial.

Os creditos dos membros da commissão serão verificados pelos syndicos.

Art. 181. Na segunda reunião, que, quando muito, deverá se effectuar oito dias depois da primeira, serão apresentados os pareceres das commissões e dos syndicos, e, havidos por verificados os creditos tão sómente para o fim do credor votar e ser votado, se passará a deliberar sobre a concordata, si ella for offerecida pela sociedade.

Havendo contestação sobre algum credito não chegando os credores a accordo, decidirá o juiz a questão como entender de justiça.

Da decisão do juiz não haverá recurso. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 111).

Art. 182. A concordata só será admittida á deliberação, si a sua proposição houver sido auctorizada por um numero de accionistas, que representem, pelo menos dois terços do capital social. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 112).

Art. 183. A deliberação concedendo a concordata, para ser valida, deverá ser tomada nos termos do Decr. n. 3165 de 6 de Maio de 1882. (Decr. n. 8821 de 30 de Dezembro de 1882, art. 113).

Art. 184. Torna-se desnecessaria a reunião dos credores, si os representantes da companhia apresentarem ao juiz concordata por escripto, concedida pelos credores em numero legal. (Lei n. 3150 de 1882, art. 52; Decr. n. 8821 do mesmo anno, art. 114; Decr. n. 164 de 1890, art. 22).

Art. 185. Em qualquer estado da liquidação póde ajustar-se concordata, ainda quando já rejeitada anteriormente, uma vez que seja concedida nos termos do art. 183. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 115; Lei n. 3150 do mesmo anno, art. 23; Decr. n. 164 de 1890, art. 23).

Art. 186. Os credores de dominio, os hypothecarios e os privilegiados, que tomarem parte na deliberação sobre a concordata, ficarão sujeitos ás clausulas e condições nella estipuladas. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 116).

Art. 187. Os credores dissidentes poderão embargar a concessão da concordata.

1.º Na apresentação, discussão e julgamento dos embargos se observarão as disposições dos arts. 850 e 851 do Código Commercial;

2.º Da sentença do juiz haverá recurso de appellação tão sómente no effeito devolutivo. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 117).

Art. 188. A concordata, depois de legalmente homologada, é obrigatoria para todos os credores, salvo para os de dominio hypothecarios e privilegiados. (Lei n. 3150 art. 32, 2.º periodo; Decr. n. 8821, art. 118; Decr. n. 164 art. 22, 2.ª parte).

Art. 189. Negada a concordata, rescindida, ou não havendo sido apresentada, a liquidação se tornará definitiva e proseguirá nos seus termos até final. (Decr. n. 164 de 1890, art. 24; Lei n. 3150 de 1882, art. 24; Decr. n. 8821 de 1882, art. 119).

Art. 190. Os credores, representando dois terços dos creditos, podem:

1.º Continuar o negocio da companhia, organizando para esse fim uma nova sociedade anonyma, ou em nome collectivo, ou dando á empresa que lhes aprouver;

2.º Ou cedel-o a outra sociedade existente, ou que venha a se formar.

§ 1.º A deliberação dos credores a este respeito será reduzida a instrumento publico ou particular, assignado por tantos delles quantos bastem para constituir a maioria exigida.

§ 2.º O activo social será recebido, assim no caso do n. 1.º como do 2.º por preço nunca inferior ao do inventario de que trata o art. 174. O excesso, si houver, do dito preço sobre o total das dividas, será restituída aos accionistas.

§ 3.º A' vista do requerimento, acompanhado do documento contendo a deliberação dos credores, o juiz ordenará aos syndicos que entreguem o activo social á pessoa designada no dito requerimento ou aos terceiros, a quem houver sido feita a cessão. (Lei n. 3280 de 4 de Novembro de 1882, art. 25; Decr. n. 8821 de 20 de Dezembro de 1882, art. 120; Decr. n. 164 de 17 de Janeiro de 1890, art. 25).

Art. 191. Desde o momento em que a liquidação se tornar definitiva (art. 169), os syndicos se reputam revestidos de plenos poderes para todas as operações e actos da liquidação, como pagarem dividas passivas, demandarem e serem demandados.

§ 1.º Os syndicos podem ser destituidos, a requerimento dos credores em maioria de numero e creditos, sem necessidade de allegarem causa justificada.

§ 2.º Dando-se causa justificada, a destituição póde ser decretada *ex-officio*, ou a requerimento de qualquer credor. (Lei n. 3150 de 1882, art. 54; Decr. n. 8821 do mesmo anno art. 121; Decr. n. 164 de 1890, art. 24).

Art. 192. Os syndicos procederão immediatamente á venda

de todos os bens, effectos e mercadorias, e á liquidação das dividas activas e passivas.

A venda será feita em leilão publico, precedendo licença do juiz e com as solemnidades da lei. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 122).

Art. 193. Para transigirem sobre as dividas e negocios da liquidação, é necessario que os syndicos tenham poderes expressos, concedidos pelos credores. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 123).

Art. 194. Os syndicos são obrigados a apresentar ao juiz, todos os mezes, uma conta exacta do estado da liquidação e das quantias em caixa.

§ 1.º O juiz poderá ordenar dividendos, sempre que o rateio possa dar 5 %/, devendo as quantias pagas ser notadas nos respectivos titulos, ou creditos, e lançadas em uma folha que os credores assignarão.

§ 2.º Si dos livros da sociedade, ou por algum documento attendivel, constar que existem credores ausentes, o juiz, sobre representação dos syndicos, poderá mandar que se reservem os dividendos que lhes podem tocar. (Decr. n. 8821 de 1882 art. 124).

Art. 195. Os syndicos, logo que for negada ou rescindida a concordata, reverão a lista dos credores, cujos titulos lhes serão entregues no prazo de oito dias, annunciado nas folhas publicas, e, á proporção que os forem conferindo com os livros e papeis da sociedade, os darão por uma nota datada e assignada por admittidos ao passivo, ou os rejeitarão pelas razões occorrentes, segundo lhes parecer de justiça.

Em a nota de admissão se declarará a gradação que compete ao credito.

Os titulos originaes, attendidos ou desattendidos, serão restituidos aos portadores. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 125).

Art. 196. Occorrendo duvida sobre a procedencia ou classificação dos creditos, a questão se resolverá segundo os termos e formas do art. 860 do Código Commercial, os syndicos distribuirão os credores pelas classes, a que pertencerem, formando cada classc uma lista. (Decr. n. 8821 de 30 de Dezembro de 1882, art. 126).

Art. 197. Terminadas as diligencias de admissão e classificados os creditos, os syndicos distribuirão os credores pelas classes a que pertencerem, formando de cada classe uma lista.

§ 1.º As classificações e preferencia serão reguladas pelas disposições dos arts. 619, 620, 621, 622, 623 e 625 do Decreto n. 737 de 25 de Novembro de 1850, e do Decreto n. 169 A de 19 de Janeiro de 1890.

§ 2.º As listas de classificações serão remetidas ao juiz. Poderá o juiz ordenar as alterações que lhe parecerem justas.

Das suas decisões cabe o recurso de appellação, tão sómente no effecto devolutivo. (Decr. n. 8821 de 1882 art. 127).

Art. 198. Approvada a classificação dos credores, os pagamentos far-se-ão na conformidade dos arts. 178, 179 e 180 do Decreto n. 738 de 25 de Novembro de 1850. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 218).

Art. 199. Realizados os pagamentos, serão os credores convocados para assistirem á prestação de contas.

Com a prestação de contas se entendem terminadas as operações dos syndicos. (Dec. n. 8821 de 1882, art. 129).

CAPITULO IX

DISPOSIÇÕES PENAES

Art. 200. Incorrem na multa de 200\$000 a 5:000\$000 :

1.º Os fundadores de sociedades que na constituição dellas deixarem de observar as formalidades prescriptas no art. 3.º, seus paragraphos e numeros do Decreto n. 164 de 17 de Janeiro de 1890;

2.º Os administradores, que, havendo sido nomeados no instrumento publico da constituição da sociedade, ou na assembléa geral de que trata o art. 74, deixarem de observar as prescripções dos arts. 79 e 80;

3.º Os administradores que não cumprirem as disposições do art. 70, a do art. 112 e a do art. 143, deixando de convocar a assembléa geral ordinaria nas epochas marcadas nos estatutos;

4.º Os administradores que violarem as disposições do art. 147;

5.º Os administradores que emittirem obrigações ao portador em contravenção ás disposições dos arts. 41 e 42. (Lei n. 3150 de 1882, art. 26 e seus numeros; Decr. n. 8821 de 1882, art. 135 e seus numeros; Decr. n. 164 de 1890, art. 26 e seus numeros).

Art. 201. Incorrerão nas penas de prisão cellular por um a quatro annos e multa de 100\$ a 500\$000 :

1.º Os administradores de sociedades ou companhias anonymas que, por conta dellas, comprarem e venderem acções das mesmas sociedades ou companhias; salva a faculdade de as amortizar na fórma permittida por lei;

2.º Os administradores ou gerentes que distribuirem dividendos não devidos;

3.º Os administradores que por qualquer artificio promoverem falsas cotações de acções;

4.º Os administradores que em garantia de creditos sociaes acceptarem penhor de acções da propria companhia.

Art. 205. Serão considerados cúmplices os fiscaes que deixarem de denunciar nos seus relatorios annuaes a distribuição de dividendos não devidos, e quaesquer fraudes praticadas no decurso do anno, e constantes dos livros e papeis sujeitos ao seu

exame. (Decr. n. 847 de 11 de Outubro de 1890, (Codigo Criminal), art. 340; Decr. n. 164 de 17 de Janeiro de 1890 art. 27 § 1.º; Decr. n. 8821 de 1882 art. 196 parographo unico).

Art. 203. No caso de dissolução da sociedade anonyma por insolvabilidade, ou por cessação de pagamentos, serão punidos com as penas do estellionato (art. 340 do Codigo Criminal de 11 de Outubro de 1890) os administradores ou gerentes que subtrahirem os livros da mesma sociedade, inutilizarem-n'os, ou lhes alterarem o conteúdo; os que diminuirerem, desviarem, ou acceptarem parte do activo; ou os que, em instrumentos publicos, em escriptos particulares, ou em balanços reconhecerem a sociedade devedora de sommas que effectivamente ella não deva. (Lei n. 3150 de 1882, art. 28; Decr. n. 8821 do mesmo anno, art. 137; Dec. n. 164 de 1890, art. 28).

Art. 204. Em todos os crimes de que trata este Decreto, caberá a acção publica. (Lei n. 3150 de 1882, art. 30; Decr. n. 8821, art. 138; Decr. n. 164 de 1890, art. 30).

Art. 205. A sociedade, qualquer accionista e os terceiros offendidos podem dar queixa pelos crimes definidos nos artigos antecedentes. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 139).

Art. 206. Os pareceres dos fiscaes, em que se denunciarem quaesquer dos ditos crimes, serão remettidos, por cópia autentica, ao sub-procurador junto ao Tribunal Civil e Criminal, no districto federal (arts. 101, § 5.º n. 22 e 165 do Decr. n. 1030 de 14 de Novembro de 1890), e aos promotores publicos das comarcas, nos Estados, para darem denuncia e promoverem os termos da accusação. (Decr. n. 8821 art. 140).

Art. 207. Serão igualmente e para o mesmo fim, remettidos aos referidos agentes do ministerio publico, por ordem do juiz da causa, certidão das peças, autos ou termos, donde conste a existencia de qualquer dos crimes alludidos. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 141).

Art. 208. Os crimes de que trata o art. 180, serão processados, segundo as prescripções dos arts. 47 e 48 do Decr. n. 4824 de 22 de Novembro de 1871, e julgados pelo juiz de direito da comarca, nos Estados, ou pelo jury no districto federal, com os recursos legaes. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 142 e Decr. n. 1090 de 14 de Novembro de 1890, art. 107; Decr. n. 164 de 17 de Janeiro de 1890, art. 26).

Art. 209. As multas impostas por virtude das disposições do art. 180, serão recolhidas ao Thesouro Publico Nacional, como verba da receita geral da Republica.

Art. 210. Na imposição das penas, decretadas pela Lei n. 3150 e Decr. n. 164 de 1890, se observarão as regras do art. 62 do Codigo Criminal. (Decr. n. 8821 de 1882).

CAPITULO X

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 211. São applicaveis ás sociedades anonymas existentes na epocha da promulgação do Decr. n. 164 de 17 de Janeiro de 1890, as seguintes disposições do mesmo Decreto:

Os §§ 1.º, 2.º e 8.º do art. 2.º

O art. 6.º e seus numeros.

Os §§ 1.º e 2.º do art. 10; os arts. 11, 13, 17 e 18 a 25 inclusive; os ns. 3 e 5 do art. 26; os ns. 1.º, 2.º e 3.º do art. 27; os arts. 28, 31 e 32; o § 3.º do art. 7.º; os arts. 12, 14, 15 e 16; e n. 3 do art. 26 e do art. 27, seus numeros e paragraphos. (Decr. n. 164 de 1890, art. 33).

Art. 212. As sociedades anonymas preexistentes se podem converter nas sociedades anonymas de que trata este Decreto.

§ 1.º Para esse fim é necessario que por meio de novos estatutos, ou contracto social, se organizem e se constituam de harmonia com as disposições do presente Decreto.

§ 2.º Póde formar capital da nova sociedade o capital da antiga e subsistir a mesma divisão de acções, as quaes serão substituidas por novos titulos. O capital, consistente em bens, cousas, obras, serviços ou direitos, será admittido pelo valor, em que for estimado, na conformidade das disposições deste Decreto.

§ 3.º A nova sociedade não se reputará definitivamente constituída si todo o seu capital não estiver subscripto, e si não estiver realizada a decima parte, em dinheiro do valor de cada acção. (Decr. n. 8821 de 30 de Dezembro de 1882, art. 164).

Art. 213. A fusão de duas ou mais sociedades anonymas, em uma só, se considerará como constituição da nova sociedade, e, portanto, se realizará de conformidade com os arts. 65 e seguintes deste Decreto. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 165).

Art. 214. As disposições deste Decreto não comprehendem as sociedades de soccorros mutuos, nem as litterarias, scientificas, politicas e beneficentes, salvo si se organizarem pela fórma anonyma.

As ditas sociedades se podem instituir sem auctorização do governo, e continuam a ser regidas pelo direito anterior a este Decreto.

CAPITULO XI

DAS SOCIEDADES EM COMMANDITA POR ACÇÕES

Art. 215. E' permitido ás sociedades em commandita (Codigo do Commercio, arts. 311 a 314) dividir em acções o capital com que entram os socios commanditarios.

Não póde ser dividido em acções o capital com que entram os socios solidariamente responsaveis. Todavia não lhes é pro-

hibido, com os seus recursos individuaes, adquirir acções. (Lei n. 3150 de 1882, art. 35; Decr. n. 8821 do mesmo anno art. 145; Decr. n. 164 de 1890, art. 35).

Art. 216. Os socios commanditarios só se obrigam pela quota do capital das acções que subscrevem, ou lhes são cedidas (art. 813 do Codigo Commercial; Decr. n. 8821 de 1882, art. 146).

Art. 217. Os gerentes são illimitada e solidariamente responsaveis por todas as dividas, compromissos e obrigações sociaes.

Qualquer socio, sem ser gerente, póde, pelo contracto, contrahir responsabilidade illimitada e solidaria. (Lei n. 3150 de 1882, art. 35 § 1.º; Decr. n. 8821 do mesmo anno art. 147; Decr. n. 164 de 1890 art. 35 § 1.º)

Art. 218. As sociedades em commandita por acções, embora não lhes seja vedado qualificarem-se por uma denominação especial, ou pela designação do seu objecto, devem ter firma ou razão social.

§ 1.º Da firma só podem fazer parte os nomes dos gerentes e dos socios solidarios.

§ 2.º Ficam illimitada e solidariamente responsaveis os socios que, por seus nomes, pronomes, ou appellidos, figurarem na firma social, ou que della usarem, assignando-a, salvo si o fizerem como procuradores e com expressa declaração. (Lei n. 3150 de 1882, art. 35 § 1.º; Decr. n. 8821 do mesmo anno, art. 248; Decr. n. 164 de 1890, art. 35 § 1.º)

Art. 219. Os nomes dos gerentes devem ser indicados no contracto, ou acto constitutivo da sociedade (Lei n. 3150 § 2.º do art. 35; Decr. n. 8821 de 1882 art. 249; Decr. n. 164 de 1890, § 2 do art. 35).

Art. 220. A sociedade em commandita por acções se forma por escriptura publica ou particular, assignada por todos os socios; e não se reputar legalmente constituída, sinão depois de subscripto o capital todo e depositado em banco de emissão, ou em outro sujeito á fiscalizazão do governo, ou que para esse fim se sujeite a ella, ou no Thesouro, em thesouraria ou collectoria, a decima parte do capital subscripto. (Lei n. 3150 de 4 de Novembro de 1882, art. 36; Decr. n. 8821 de 1882, art. 150; Decr. n. 164 de 1890 art. 36; Decr. 150 de 13 de Outubro de 1890, art. 5; Decr. n. 997 de 11 de Novembro do mesmo anno, art. 5.)

Art. 221. Nenhum contracto ou operação terá logar por conta da sociedade, antes de preenchidas as formalidades dos arts. 79 e 80 deste Decreto. (Decr. n. 8821 de 1882, art. 151).

Art. 222. Os poderes do gerente, os direitos dos commanditario, quanto ás deliberações e actos de fiscalizazão, e os casos de dissolução, além dos mencionados no art. 151 deste Decreto, serão regulados nos estatutos ou contracto social. (Lei n. 3150 de 1882, art. 37; Decr. n. 8821 do mesmo anno, art. 152; Decr. n. 164 de 1890, art. 37.)

Art. 223. No caso de omissão dos estatutos ou contracto social, os gerentes se reputam revestidos de poderes de livre administração, e, portanto, com as faculdades necessarias para praticar todos os actos e operações, que entendem com o fim da sociedade.

Não poderão, porém, sem mandato expresso alienar ou hypothecar os immoveis, contrahir compromissos e obrigações alheios ao objecto da sociedade, nem transigir sobre direitos, de não lhes é licito dispôr. Decr. n. 8822 de 1882, art. 153).

Art. 224. Nos estatutos, ou contracto social, se pôde conferir á assembléa geral o direito de destituir o gerente ou gerentes, e de nomear outros que os substituam.

Na falta de clausula expressa, os gerentes nomeados no contracto social não poderão ser destituídos sinão por causa legitima, como infidelidade, abuso, malversação ou fraude. (Decr. n. 8821 de 30 de Dezembro de 1882, art. 154).

Art. 225 Salvo clausula ou estipulação em contrario :

§ 1.º A assembléa geral não pôde sem expresso accordo do gerente ou gerentes, ratificar ou praticar actos que interessem á sociedade para com terceiros, ou que importem mudança ou alterações do contracto social.

§ 2.º Em caso de morte (quando pelo contracto social a morte não traz a dissolução), incapacidade legal, ou de impedimentos do gerente, compete aos fiscaes fazer a nomeação de um administrador provisorio, que só poderá praticar actos de simples gestão, ou os que forem necessarios para a conservaçã dos direitos da sociedade.

§ 3.º Dentro do prazo de quinze dias, a contar da data da nomeação do administrador provisorio, será convocada a assembléa geral, para eleger o gerente effectivo.

§ 4.º O administrador provisorio só é responsavel como mandatario e pela execução do mandato.

§ 5.º Quando os gerentes são dous ou mais, e fallece algum delles, não ha necessidadades de nomear-se administrador provisorio, nem tão pouco substituto effectivo (Lei n. 3150 de 1882, art. 38 ; Decr. n. 8821 de 1882, arts. 155 e 158 ; Decr. n. 164 de 1890, art. 38.)

Art. 226. A sociedade em commandita por acções, salvo estipulação em contrario, se dissolve pela morte de qualquer dos gerentes (Lei n. 3150 art. 38 § 3 ; Decr n. 8821, artigo 157)

Art. 227. Os gerentes representam a sociedade em suas relações com terceiros.

Os socios commanditarios, nas suas relações com os gerentes, são representados pela assembléa geral, e por ella exercem os seus direitos de deliberação e fiscalização (Decr. n. 8821 de 1882 art. 156.)

Art. 228. Os fiscaes podem representar em juizo a sociedade para intentar contra os socios solidarios as accões necessarias, si assim o deliberrar a assembléa geral, sem prejuizo do direito

de cada um dos commanditarios (Lei n. 3150 de 1882, art. 39; Decr. n. 8821 do mesmo anno, art. 159; Decr. n. 164 de 1890, art. 39.)

Art. 229. São applicaveis ás sociedades em commandita por acções as disposições dos paragraphos 1° e 2° do art 1° dos arts 4°, 5° 6°, 7, e seus paragraphos, e dos art. 8, 11, 13, 14, 15, e 17 do Decr. n. 164 de 1890.

Art. 230. São egualmente applicaveis a taes associações as disposições do art. 26, ns. 1, 2, 3, e 4 e dos arts. 27, 29, 30, 32 e seus paragraphos do Decreto citado n. 164 de 1890.

Art. 231. As sociedades em commandita por acções são sujeitas ao processo da fallencia, na conformidade do Decreto n. 917, de 24 de Outubro de 1890.

Capital Federal, 4 de Julho de 1891.—T. DE ALENCAR ARA-
RIPP

DECRETO N. 109, DE 14 DE OUTUBRO DE 1892

*Fixa os casos de competencia dos poderes federaes e estadoaes para resolverem sobre vias de communi-
cação, fluviaes ou terrestres, entre a União e
os Estados, ou destes entre si (1).*

O vice-presidente da Republica dos Estanos Unidos do Brazil :
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sancção a seguinte lei :

Art. 1.° E' da exclusiva competencia dos poderes federaes resolver sobre o estabelecimento :

I. Das vias de comunicação fluviaes ou terrestres, constantes do plano de viação que fôr adoptado pelo Governo ;

II. De todas as outras que futuramente fôrem, por Decreto emanado do Poder Legislativo, consideradas de utilidade nacional, por satisfazerem a necessidades estrategicas ou corresponderem a elevados interesses de ordem publica ou administrativa.

Art. 2.° Em todos os mais casos aquella competencia é dos poderes estadoaes.

Art. 3.° Quando o melhoramento interessar a mais de um Estado, sobre elle resolverão os Governos interessados respectivos.

Art. 4.° Além das vias de comunicação de que trata o art. 1.°, poderá a União estabelecer ou auxiliar o estabelecimento de outras, precedendo neste caso accordo com os poderes competentes dos Estados, ou do Estado, a que possam ellas interessar.

(1) Revogou o de 26 de Junho de 1890.

Poderá tambem permittir que as linhas a que se refere o mesmo artigo, sejam estabelecidas por conta de um ou mais Estados interessados, celebrando para isso com os Governos respectivos, convenios pelos quaes fiquem garantidas a uniformidade de administração e outras conveniencias de caracter federal.

§ unico. Taes accordos e convenios sempre celebrados pelo Poder Executivo, só crearão obrigações para a União depois de approvados pelo Congresso Nacional.

Art. 5.º Revogam-se as disposições em contrario.
Capital Federal, 14 de Outubro de 1902.

FLORIANO PEIXOTO.
SERZEDELLO CORREIA.

ESTADO DE S. PAULO

LEI N. 57, DE 18 DE MARÇO DE 1836 (ANTIGA N. 38)

José Cesario de Miranda Ribeiro, Presidente da Provincia de S. Paulo, etc.

Faço saber a todos os seus habitantes que a assembléa Legislativa Provincial decretou, e eu sancionei a Lei seguinte :

Art. 1.º Tem logar a desapropriação por utilidade municipal ou provincial, segundo o art. 10., § 3.º do Acto Additional á Constituição, nos casos seguintes :

§ 1.º Defesa ou segurança.

§ 2.º Salubridade ou prestação de soccorros publicos em tempo de fome, peste, ou presença de alguma outra extraordinaria calamidade.

§ 3.º Abertura ou melhoramento de estradas, canaes, portos, aguadas, postos, construcções de pontes, ranchos, ou servidões e commodidades necessarias ao uso destes objectos.

§ 4.º Abertura, ou melhoramento de ruas e praças, decoração, monumentos, aqueductos, fontes e logradouros publicos.

§ 5.º Instituições de caridade ou instrucção, edificação de cadeias, casas de correecção, e qualquer outro estabelecimento, ou edificios para o uso publico, fabricas, matas e servidões para ellas.

§ 6.º Materiaes para os objectos acima referidos, no caso de não poderem haver-se de outro modo, sem grande demora ou extraordinaria despesa.

Art. 2.º A declaração da utilidade provincial compete ao Presidente da Provincia, ouvindo sempre que ser possa a Camara Municipal; a de utilidade municipal á respectiva camara, da qual haverá recurso tanto da concessão, como da denegação, para o Presidente da Provincia, com suspensão da desapropriação, caso

não haja perigo imminente, podendo no entanto continuarem as diligencias preparatorias. Si a utilidade tiver ambas as relações, póde ser feita a declaração pelo Presidente da Provincia, ou pela Camara Municipal.

Art. 3.º Feita a declaração de utilidade, será communicada por escripto ao proprietario, e chamado este pelo Juiz municipal, a cujo districto pertencer a propriedade, para comparecer em sua presença por si, ou seu procurador no dia e hora marcada, juntamente com o procurador publico, para este fim nomeado, para se louvarem em arbitros, que avaliem a propriedade, e para receber o preço della. A decisão dos arbitros será terminante, quando conformes, aliás o Juiz nomeará um terceiro, que prescreverá o valor que um e outro arbitro sustentava, ou um outro qualquer que se contenha entre estes dous valores; e a decisão do terceiro arbitro será terminante.

Art. 4.º Não comparecendo o proprietario, ou quem o represente, o Juiz municipal procederá á revelia delle, á nomeação dos arbitros, que juramentados passarão a fazer a avaliação; e depositado que seja o preço arbitrado, o mesmo Juiz declarará a propriedade incorporada no patrimonio provincial ou municipal.

Art. 5.º Todo este processo será expedido administrativamente sem as formalidade judiciarias; e sómente haverá recurso ordinario sobre o quantitativo da indemnização arbitrada, e recurso á Asembléa Legislativa provincial para a restituição da propriedade; um e outro sem suspensão.

Art. 6.º O valor da propriedade será calculado não só pelo intrinsicco da mesma, como de sua localidade, interesse que della tirava o proprietario, e damnos que lhe resultarem de sua privação. Exceptua-se porém, a desapropriação por motivo de estradas, pois nesse caso o proprietario não tem direito de exigir indemnização do terreno, que ellas occuparem, e só sim das bemfeitorias, que se destruirem, não sendo taes perdas sufficientemente compensadas pelas vantagens que resultarem da estrada.

Art. 7.º Ficam revogadas as Leis em contrario.

Mando, portanto, a todas as auctoridades, a quem o conhecimento e execução da referida Lei pertencer, que a cumpram e façam cumprir tão inteiramente, como n'ella se contém. O Secretario desta Provincia a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Palacio do Governo de S. Paulo, aos dezoito dias do mez de Março de mil oitocentos e trinta e seis.

JOSÉ CESARIO DE MIRANDA RIBEIRO.

LEI N. 30, DE 13 DE JUNHO DE 1892

Regula a concessão de estradas de ferro no territorio do Estado

O dr. José Alves de Cerqueira Cezar, vice-presidente do Estado de São Paulo:

Faço saber que o Congresso Legislativo do Estado decretou e eu promulgo a lei seguinte:

Artigo 1.º É livre a qualquer particular, companhia ou empresa, o direito de construir e explorar estradas de ferro dentro do territorio do Estado de São Paulo, precedendo licença do poder competente, observadas as disposições da presente lei.

Artigo 2.º Ao governo do Estado compete conceder licença para construção e exploração de vias ferreas, mediante as seguintes condições:

§ 1.º Serão respeitados os direitos adquiridos em virtude de contracto ou concessões legalmente feitas, até á data desta lei, ou pelo governo do Estado, ou pelo da União Federal, ou pelas municipalidades.

§ 2.º O requerente deverá apresentar á administração estudos geraes da zona que a estrada de ferro projectada vai atravessar.

Estes estudos comprehendem:

a) Exame da região por onde tiver de construir a linha, tendo por fim especial determinar explicitamente o ponto inicial e o terminal e os de passagem obrigada.

Este exame deve fornecer dados e informações sobre os valles que tem de percorrer a ferro-via requerida.

b) O traçado de uma linha de ensaio tão approximado quanto possivel da directriz definitiva, sendo as distancias medidas com podometro, os angulos com bussola e as differenças de nivel, com aneróide ou outro qualquer hypsometro.

c) Uma memoria descriptiva e justificativa do projecto, contendo noticia das localidades e povoações que tiverem de ser atravessadas ou servidas pela estrada, acompanhada de dados sobre sua riqueza, população e producções.

d) Notas sobre a importancia, confluencia, secção, volume de agua, navegabilidade e cheias dos rios cortados pela linha.

e) Informações a respeito das vias de comunicação já existentes e sobre as projectadas na mesma região da linha requerida.

f) Orçamento approximativo das obras a fazer-se com a linha ferrea planejada, inclusive material rodante.

§ 3.º O pretendente, no acto de apresentar o pedido de licença, depositará, como caução, no Thesouro do Estado, em moeda corrente ou apolices da divida publica do Estado ou da

União, 2 % da importancia total do orçamento approximativo a que se refere o § 2.º, letra *f*.

Esta caução póde ser retirada, desde que se tenha despendido em construcção 3 % da importancia total do referido orçamento.

§ 4.º A requerimento do concessionario do caminho de ferro, o governo mandará um engenheiro de obras publicas verificar si a quantidade de obras feitas corresponde a 3 % da importancia do orçamento approximativo.

Este exame não póde durar mais de dous mezes.

Os vencimentos do engenheiro, durante o tempo do exame das obras, correm por conta do concessionario do caminho de ferro e serão deduzidos da importancia pelo mesmo caucionada.

Si, no fim de um mez, a contar da data do pedido de exame de obras, não tiver o governo encarregado a engenheiro algum desse serviço, será considerado o exame como feito e o total da quantia caucionada póde ser retirado, independentemente da verificação da obra feita.

Artigo 3.º Na licença ficarão declarados os prazos para iniciar e terminar os trabalhos de construcção da estrada de ferro; si, exgotado o primeiro prazo para inicio, não houver começado as obras da linha, o requerente perde a importancia da caução em proveito do Estado, salvo caso de força maior, a juizo do governo, que poderá conceder mais uma só prorogação de metade daquelle prazo.

Artigo 4.º O governo poderá negar a licença requerida para construcção de vias ferreas, sómente nos seguintes casos:

a) Quando a linha projectada offender direitos adquiridos em virtude de contractos e concessões do Estado ou da União ou das municipalidades.

b) Si pelos agentes da administração forem reconhecidos como falsos os documentos exigidos pelo art. 2.º, § 5.º — letras *a* e *b*.

c) Quando a estrada requerida modificar plano estrategico, anteriormente adoptado pelo Estado ou pela União Federal.

d) Si a linha, por si ou por entroncamento com outras linhas, transportar cargas para porto de outros Estados.

§ unico. Sendo a licença negada pelo poder executivo, poderá então o pretendente dirigir seu pedido ao Congresso, que resolverá definitivamente a respeito.

Artigo 5.º As linhas ferreas poderão gosar de favores do Estado, taes como: garantia de juros, subvenção kilometrica, concessão de terras marginaes da linha, dispensa de pagamentos de impostos, etc.

§ unico. Estes favores, porém, só podem ser concedidos pelo poder legislativo.

Art. 6.º Os agentes da administração são competentes para

intervir em qualquer tempo em tudo o que se refere á solidez das obras, resistencia do material e segurança do publico.

§ 1.º Antes de iniciar os trabalhos de construcção, deverá o concessionario do caminho de ferro apresentar á approvação do governo os projectos de todos esses trabalhos que comprehenderão:

a) Planta geral da linha concedida, com indicação dos pontos obrigados de passagem, configuração do terreno, representada por meio de curvas de nivel equivalentes a 5 metros, no maximo, e, bem assim, em zona de 50 metros, pelo menos, para cada lado, os campos, mattas, terrenos pedregosos e brejos, sempre que fôr possível; a divisa das propriedades particulares, minas e terras devolutas.

Nessa planta, em escala de um para quatro mil (1 : 4.000) serão indicadas todas as distancia kilometricas, contadas a partir do ponto inicial da estrada de ferro; a extensão dos alinhamentos rectos e curvos; os gráus e raios das curvas empregadas.

b) Perfil longitudinal, na escala de 1:400 para as alturas e de 1 por 4.000 para as distancia horizontaes, mostrando por meio de *convenções* o terreno natural, as plataformas dos córtes e aterros e as obras de arte.

c) O perfil longitudinal deverá ser acompanhado de perfis transversaes, intervallados de 50 metros no maximo.

d) Projectos completos e especificados de todas as obras de arte necessarias para o estabelecimento da estrada, pontes, tunnels, viaductos, pontilhões, boeiros, estações e dependencias, bem como plantas de todas as propriedades, na parte cuja desapropriação fôr indispensavel.

e) O desenho dos trilhos e accessorios em grandeza de execução.

f) Relação do material rodante, contendo o typo das locomotivas, vagões, gondolas e carros de passageiros, na escala de 1:50, ou em catalogos das fabricas.

§ 2.º Estes dados podem ser apresentados por secções, contando que estas não sejam menores de 5 kilometros.

Os projectos das pontes, estações e outras obras importantes poderão ser apresentados, á medida que tiverem de ser executadas.

§ 3.º O governo poderá rejeitar os projectos das estradas de ferro, quando não offerecem garantias de solidez; mas terá então de apresentar as modificações que julgar convenientes.

Si os concessionarios não se sujeitarem a ellas, poderão recorrer á arbitragem, como vai determinado no artigo 11.

Art. 7.º O governo prestará ao concessionario de linhas ferreas toda a protecção compativel com as leis, afim de que possam ellas realizar a arrecadação das taxas estabelecidas, para que sejam respeitadas as disposições de seus regulamentos e mantida a policia da estrada de ferro.

§ unico. Todo o empregado na arrecadação das taxas na policia da linha deverá ser cidadão da Republica.

Art. 8.º O governo organizará os regulamentos e policia das linhas.

Artigo 9.º Todas as estradas de ferro gosarão de uma zona garantia de 100^m,00 de cada lado da linha, contados do eixo do leito.

Nas gargantas e declive de serras essa zona fica reduzida a 50^m,0.

§ 1.º As zonas garantidas são limitadas por duas linhas paralelas ao eixo da linha permanente.

§ 2.º Dentro das zonas privilegiadas das estradas existentes e das que se forem construindo, não póde outra linha receber generos ou passageiros.

Exceptuam-se: 1.º o caso de duas ou mais linhas terem o mesmo ponto inicial ou terminal; 2.º o caso em que o ponto inicial ou o ponto terminal de uma estrada esteja dentro da zona de outra; 3.º o caso de entroncamento a que se refere o artigo 24 desta lei.

§ 3.º Qualquer estrada de ferro póde atravessar a zona privilegiada de outra, cruzando a linha desta, comtanto que dentro da referida zona não se recebam generos nem passageiros.

§ 4.º As estradas de ferro a construirem-se de óra avante pódem ter simultaneamente os mesmos pontos inicial e terminal, respeitadas os direitos adquiridos, em virtude de contractos anteriores.

§ 5.º Os ramaes das linhas existentes e das que de futuro forem abertas ao transito publico não poderão gosar de zona privilegiada mais larga do que 100 metros de cada lado de sua linha.

Artigo 10. As obras de construcção de linhas ferreas não poderão impedir: — o escoamento das aguas das propriedades particulares; a passagem das galerias de exgottos urbanos, de aguas utilizadas para abastecimento ou para fins industriaes e agricolas e a navegabilidade dos rios e canaes, e o livre transito das vias publicas.

Ficam a cargo dos concessionarios das vias ferreas as despesas com as obras necessarias para o cruzamento das ruas, estradas publicas e caminhos particulares existentes ao tempo da construcção da linha, ficando tambem a seu cargo as despesas com signaes e guardas, quando se tornarem precisos nesses cruzamentos.

Os onus provenientes dos cruzamentos das vias publicas, que se abrirem depois da construcção de uma estrada de ferro, não correm por conta dos empresarios desta.

§ unico. Si o cruzamento fôr de duas estradas de ferro, a de mais moderna construcção ficará sujeita aos onus que dahi provenham.

Artigo 11. Quando suscitarem-se questões entre as linhas

ferreas e o governo, serão ellas decididas por um juizo arbitral, o qual se formará do modo seguinte:

Cada uma das partes nomeará para juiz um arbitro. Si os dois assim nomeados divergirem em seus laudos, um terceiro será escolhido por ambas as partes; si não houver accôrdo nesta escolha, cada parte nomeará o seu e dentre os dois aquelle que fór indicado pela sorte decidirá a questão.

Artigo 12. As estradas de ferro de que trata esta lei gozarão do direito de desapropriação, nos termos da legislação do Estado, para os terrenos necessarios á construcção da linha, estações, armazens e mais dependencias.

§ unico. Quando um concessionario quizer iniciar uma acção de desapropriação por utilidade publica, deverá apresentar ao governo planta da necessaria desapropriação, sómente da parte a desapropriar.

O governo, dentro do prazo de trinta dias da data de apresentação da planta, deverá conceder ou negar essa licença, apresentando os motivos da recusa, no caso da negativa, e indicando as modificações do traçado, de modo a permittir a continuação da obra.

Si, dentro do prazo de trinta dias, o governo não manifestar-se, fica entendido que está concedido o direito de desapropriação, requerida por utilidade publica.

Artigo 13. Os particulares, companhias ou empresas, que construirem ou explorarem linhas ferreas, ficarão sujeitos ás justias do Estado de São Paulo, perante as quaes responderão.

Artigo 14. Os preços de transportes serão fixados em tarifas approvadas pela administração, não podendo exceder nas linhas ferreas de uma determinada bitola aos minimos adoptados actualmente para as linhas ferreas da mesma bitola.

Artigo 15. É vedado ás companhias adoptarem tarifas de favor para prejudicar ou favorecer pessoas ou empresas determinadas.

Artigo 16. Em uma mesma estrada de ferro, pelo transporte dos passageiros e generos, feitos em condições idênticas, se pagarão os mesmos preços, desde que percorram distancias eguaes, salvo o caso de tarifas differenciaes.

Artigo 17. Todas as administrações dos caminhos de ferro são obrigadas a submeter á approvação do governo suas tabellas de preço de transportes, com indicação do logar da partida e do da chegada, determinação dos fretes pelas distancias a percorrer e classificação dos generos.

Paragrapho unico. Depois de approvadas pelo governo, serão ellas impressas em caracteres legiveis e collocadas em todas as estações, para o conhecimento do publico.

Artigo 18. Quando algum concessionario de caminho de ferro tiver necessidade de elevar o preço das tarifas, solicitará licença do governo, apresentando as razões desse acrescimo.

Paragrapho unico. O governo resolverá sobre a questão, no prazo maximo de um mez. Si não o fizer, fica entendido que o acrescimo de preço está approvedo.

Artigo 19. Nenhuma elevação de preço nas tarifas poderá ter força obrigatoria, mesmo approveda pelo governo, sinão depois de publicação na imprensa, durante 10 dias, annunciando a modificação feita.

§ 1.º Esta publicação será feita nos jornaes de maior circulação da capital do Estado, e, quando fôr possivel, em um de cada localidade, servida pela linha.

§ 2.º A redução pôde ter logar independente de publicação prévia.

Uma vez, porém, adoptada a publicação, torna-se obrigatoria.

Artigo 20. As combinações entre os diversos concessionarios de linhas ferreas a respeito de tarifa só poderão ter força obrigatoria depois de approvedas pelo governo:

Artigo 21. No acto de conceder licença para a construcção de cada linha ferrea, o governo estabelecerá, segundo a bitola da estrada, os maximos dos prazos permittidos no transporte de encomendas e de cargas, relativos aos percursos kilometricos.

§ 1.º Esses prazos serão contados da data dos despachos das mercadorias.

§ 2.º Os concessionarios de linhas ferreas são responsaveis pelos prejuizos causados aos particulares com a demora no transporte de cargas e encomendas, depois de realizado o seu despacho.

§ 3.º A importancia do prejuizo causado pela demora das mercadorias em transitio, deve ser determinada, quando o governo regulamentar esta lei, em tabellas baseadas no custo dos respectivos fretes pagos.

Artigo 22. Nenhuma das estradas de ferro actualmente em trafego poderá obter dos poderes do Estado qualquer favor, fóra do seu respectivo contracto sem sujeitar-se, tanto na parte já trafegada, como nos seus prolongamentos ou ramaes, que houver de construir, ás disposições dos arts. 15, 16, 17 e paragrapho unico, 18 e paragrapho unico, 19 e §§ 1.º e 2.º, 20, 21 e seus §§.

Artigo 23. Para todos os efeitos legais ou resultantes de contractos de estradas de ferro, os lucros distribuidos entre os accionistas, quer a titulo de bonús, quer sob a forma de accções beneficiarias ou por qualquer outro meio, serão computados conjunctamente com os pagos, sob a denominação de dividendo.

§ 1.º A disposição deste artigo abrange tanto as estradas em trafego como as que de ora em diante forem construidas.

§ 2.º Para todos os efeitos resultantes de contractos, as companhias de estradas de ferro em trafego deverão apresentar ao governo a respectiva conta do capital empregado na cons-

tracção primitiva, nos melhoramentos da linha e suas dependencias.

§ 3.º Essa conta de capital poderá ser augmentada pelas estradas de ferro, mediante exame e approvação dos poderes publicos competentes, sempre que fôr necessario, melhorar, estender ou ramificar as suas linhas ou augmentar material, sendo, porem, sómente incluídas na conta de capital as importancias das obras, depois de realizadas.

Artigo 24. Nenhuma estrada de ferro poderá oppor-se á junção de novas ferro-vias á sua linha.

Para regular as relações das estradas de ferro que se entroncam, em caso de desaccordo entre ellas, será ouvido o governo, que resolverá definitivamente.

Artigo 25. Todas as estradas de ferro serão obrigadas a enviar annualmente ao governo um relatório contendo dados completos sobre seu trafego, movimento de trens, estado do material e da via permanente, etc.

Artigo 26. Nenhuma modificação nas obras de construcção será executada sem prévio consentimento do governo, que procederá então como está determinado para a construcção primitiva.

Artigo 27. As empresas de caminhos de ferro são obrigadas a transportar, sob requisição do governo, com abatimento de 50 %:

1.º) As auctoridades, escoltas militares e policiaes, quando forem em diligencia;

2.º) Munições e bagagens das referidas escoltas;

3.º) Os colonos e immigrants, suas bagagens, ferramentas e utensilios de trabalho, quando em viagem para o logar de seu estabelecimento;

4.º) As sementes e plantas enviadas pelo governo, para serem gratuitamente distribuidas aos lavradores;

5.º) Todos os generos de qualquer natureza, enviados como soccorros publicos.

§ 1.º As malas do correio e seus conductores serão transportados gratuitamente, e bem assim os escolares para as escolas publicas.

§ 2.º Sempre que o governo exigir, em circumstancias extraordinarias, os empresários de linhas ferreas serão obrigados a pôr á sua disposição todo o pessoal e material de transporte.

Artigo 28. Quando a via-ferrea servir a um só municipio, será considerada como linha de bondes, e cabe exclusivamente á municipalidade o direito de resolver a respeito.

Artigo 29. Para que uma via-ferrea seja considerada estrada de ferro estatal, é necessario que sirva a dous ou mais municipios, tendo pelo menos em cada um tres kilometros de via permanente.

Artigo 30. Desde que ligarem-se duas ou mais linhas de

bondes, situadas em municipios differentes serão consideradas estradas de ferro estadaes.

Esta ligação não pôde ser realizada sem prévia licença, concedida pela administração do Estado, que collocará a estrada sob o regimen da presente lei.

§ unico. Qualquer linha de bondes que por entroncamento ligar-se a uma via-ferrea, será do mesmo modo considerada estrada de ferro estadal.

Considera-se entroncamento, não só o caso de ligação, por meio da via permanente, como por meio de estação commum.

Artigo 31. Ficam revogadas todas as leis de concessão de privilegio de estradas de ferro, para cuja construcção não fôr requerido o respectivo contracto, dentro do prazo de dous mezes da promulgação desta lei.

Art. 32. Por inobservancia das disposições da presente lei, incorrerão os empresarios de linhas ferreas em penas de suspensão do trafego, e em outras que determinar o regulamento deste artigo, a juizo do governo, com recurso para a arbitragem de que trata o art. 11.

Art. 33. Revogam-se as disposições em contrario.

O secretario de Estado dos negocios da agricultura, commercio e obras publicas assim o faça executar.

Palacio do governo do Estado de S. Paulo, em 13 de Junho de 1892.

J. A. DE CERQUEIRA CEZAR.

ALFREDO MAIA.

Publicada na secretaria dos negocios da agricultura, commercio e obras publicas, aos 13 de Junho de 1892.—*Miguel Monteiro de Godoy*, director geral.

FIM.
