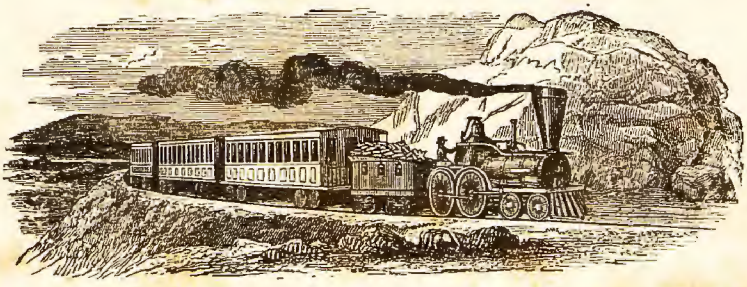
HISTORICO

DA COMPANHIA

Estrada de Ferro Leopoldina

ATÉ O ANNO DE 1886.



RIO DE JANEIRO
Typ. de G. Leuzinger & Filhos, Rua d'Ouvidor 31

1887

1880

NS.162551

Estrada de Ferro Leopoldina

A Lei Provincial Mineira n.° 1.826 de 10 de Outubro de 1871 foi o primeiro acto official com relação a esta estrada. Por essa lei ficou a Presidencia da provincia de Minas-Geraes autorisada a conceder uma subvenção kilometrica de 9:000$000 ou a garantir o juro de 7 % ao capital maximo de 2.400:000$000 á companhia que se organisasse para construir a estrada de ferro de bitola estreita, que partindo do Porto Novo do Cunha, ponto terminal do ramal do mesmo nome da Estrada de Ferro D. Pedro II se dirigisse á cidade da Leopoldina. (Annexo n.° 1).

A 27 de Março de 1872 baixou o Decreto n.° 4.914 que concedeu ao engenheiro Antonio Paulo de Mello Barreto privilegio exclusivo por 50 annos para a construcção, uso e goso da Estrada de Ferro do Porto Novo do Cunha a Santa Rita da Meia Pataca, hoje Cataguazes. (Annexo n.° 2).

Era Ministro dos Negocios da Agricultura o illustrdo Conselheiro Theodoro Machado Freire Pereira da Silva, que nessa qualidade referendou o Decreto de concessão.

Apezar das difficuldades que nessa occasião existião na Praça do Rio de Janeiro para incorporação de Companhias, a da Leopoldina conseguiu organisar-se sem grande esforço, por motivo da importancia da zona por onde devera ser lançada a linha projectada. Forão designados directores sob a Presidencia do engenheiro Antonio Paulo de Mello Barreto os illustres cavalheiros Coronel João Frederico Russell, Alexandre de Castro, Themistocles Petrocochino e C. J. Harroh, nomes vantajosamente conhecidos na Praça do Rio de Janeiro.

Organisada assim a Companhia seguiu para Ouro-Preto o Presidente da Directoria afim de solicitar da Ex.ma Presidencia de Minas-Geraes a promessa feita pela citada lei de 10 de Outubro de 1871 á Companhia, que se organisasse para a construcção da Estrada de Ferro Leopoldina, como se verá de seus Estatutos approvados pelo Decreto n.° 4.976 de 15 de Junho de 1872. (Annexo n.° 3).

Administrava nessa época a opulenta provincia de Minas-Geraes o illustre Senador pela provincia de S. Paulo, Dr. Joaquim Floriano de Godoy. Havendo a Directoria da Companhia Leopoldina optado pela subvenção kilometrica de 9:000$000 aos 21 de Agosto de 1872 foi firmado o respectivo contrato. (Annexo n.° 4).

De volta á Côrte foi o primeiro cuidado da administração proceder á escolha do seu engenheiro em chefe e organisar as turmas para o serviço de

exploração. Recahiu a escolha no engenheiro João Gomes do Val, sendo nomeado a 3 de Setembro de 1872. Feitos os reconhecimentos necessarios, encetava esse engenheiro os seus trabalhos de exploração divididos em diversas turmas a 10 de Outubro do mesmo anno.

Feitos os estudos definitivos da linha, forão approvados por Decreto de Fevereiro de 1873 os 38 primeiros kilometros, submettidos ao Governo Imperial, e nos primeiros dias de Março, encetada a construcção da linha. Tarefa desagradavel seria neste momento rememorar factos, que nessa occasião tiverão logar por motivo da construcção desta linha, que trazia como consequencia acabar com o ponto terminal de uma estrada de ferro, qual era Porto Novo até então, e que por esse facto já se tinha desenvolvido, bem póde se dizer, até reunir-se ao arraial de S. José de Além Parahyba a 3 kilometros de distancia daquelle.

Tivemos pois de pagar o tributo que peza, ainda que bem contra a vontade, sobre as administrações de caminhos de ferro, quando forçadas pelo seu desenvolvimento, têm de deslocar e levar para mais longe, o commercio e movimento que se opera nos pontos terminaes. Não é pois, sem grande opposição, que tal se consegue. Por maior, porém, que seja essa opposição jámais poderá ella impedir a marcha sempre progressiva da locomotiva. Uma vez vencidas as difficuldades, que se oppunhão á cons-

trucção dos primeiros kilometros com a precisa regularidade proseguiu a construcção da linha, que a 8 de Outubro do anno de 1874 abria ao trafego as tres primeiras estações, sendo a 1.ª no kilometro 3 (S. José), a 2.ª no kilometro 12 (Pantano) e a 3.ª no kilometro 27 (Volta Grande).

Á festa inaugural da Estrada de Ferro Leopoldina dignou-se Sua Magestade o Imperador assistir. Comparecêrão igualmente alguns Membros do Corpo Legislativo, S. Ex.ª o Sr. Ministro da Agricultura o Conselheiro José Fernandes da Costa Pereira, os Conselheiros Christiano Benedicto Ottoni e Ignacio Marcondes Homem de Mello, hoje Barão Homem de Mello, Drs. Manoel Buarque de Macedo, Bento José Ribeiro Sobragy, e muitos outros distinctos cavalheiros e accionistas da Companhia.

Além da Estação da Volta Grande, 3.ª que foi nesse dia inaugurada, achava-se a ponta dos trilhos no kilometro 35, e leito preparado até o kilometro 43, estação da Providencia, sita em terras da fazenda da Providencia de propriedade do Dr. José de Rezende Monteiro, hoje Barão da Leopoldina.

Em edificio fronteiro á estação e convenientemente preparado pernoitou Sua Magestade e sua comitiva, tornando á Côrte no dia seguinte 9.

Uma vez entregues ao trafego as estações acima mencionadas entrárão em vigor as tarifas provisorias, approvadas por Portaria do Ministerio d'Agricultura, Commercio e Obras Publicas de 17 de Setembro

de 1874 e posteriormente a 9 de Outubro de 1875 o Decreto n.° 6.005 as approvava e igualmente as disposições regulamentares. (Annexo n.° 5).

Com igual energia proseguirão os trabalhos, sendo inauguradas posteriormente e em curtos intervallos as estações de S. Luiz, Providencia, e Santa Izabel no kilometro 57 e Recreio no kilometro 67, feita a expensas do proprietario das terras onde se acha essa estação, por não ter reconhecido a Directoria necessidade de estação nesse ponto, visto ter sido escolhido o local designado por Bocaina para estabelecimento da estação posteriormente designada por Campo Limpo. Uma vez construida a estrada até Santa Izabel, e tendo sido revistos os estudos para Santa Rita foi reconhecido que, a melhor direção a dar á linha seria abandonar á direita a cidade da Leopoldina e seguir pela Bocaiana á Santa Rita.

Esta direcção contrariava os interesses dos povos da Leopoldina, que tinhão em seu favor o argumento da lei de 10 de Outubro de 1871 em virtude da qual a Companhia gosava do auxilio da subvenção kilometrica de 9:000$000.

Se por um lado assim acontecia, por outro pesava sobre a construcção o onus de um peior traçado para chegar a Santa Rita, tendo de passar por Leopoldina.

Em vista de razões tão poderosas o digno Presidente da Provincia acceitou as modificações offerecidas ao contrato de 21 de Agosto de 1872 por acto

presidencial de 3 de Maio de 1875. Submettidas estas alterações á Assembléa Provincial, esta pela lei n.º 2.161 de 19 de Novembro do mesmo anno deliberou autorisar a construcção do ramal para Leopoldina do ponto mais conveniente do traçado directo á Santa Rita e ampliou a subvenção kilometrica até esse ponto, considerado então, como terminal da Companhia. (Annexo n.º 6).

Ao passo que os trabalhos havião proseguido com actividade até o kilometro 59, deste ponto em diante começárão a resentir-se de certa morosidade devido a duvidas que se suscitárão sobre a direcção mais conveniente a dar á linha e de pagamentos das subvenções solvidas pela citada lei de 19 de Novembro de 1875.

O favor ultimo não excluia o encargo que pesava sobre a Companhia da construcção de mais 45 kilometros além dos que se obrigara a construir não obstante o accrescimo da subvenção kilometrica de 9:000$000, pelo que foi forçada a contrahir o emprestimo de 400:000$000 ao Banco do Brazil garantidos pela Directoria e alguns dos dignos accionistas da Companhia, o que tudo foi approvado em Assembléa Geral de accionistas a 12 de Outubro de 1876.

Além desta medida já havia a Directoria tomado a 26 de Janeiro de 1876 a resolução de contratar os restantes kilometros além do 59º, com o conhecido e activo empreiteiro José da Silva Figueira.

O pensamento que presidia á confecção deste contrato foi, ao passo que imprimia maior celeridade aos trabalhos, saber de antemão quaes os onus que delles resultarião á Companhia e poder distribuir uniformemente dentro dos recursos que então possuia accrescidos da subvenção kilometrica, calculadas as delongas sempre inherentes aos recebimentos de avultadas quantias dos cofres provinciaes sujeitos ás formalidades administrativas. (Annexo n.° 7).

O Decreto n.° 6.102 de 19 de Janeiro de 1876 foi igualmente uma medida, que a Directoria julgou dever tomar attenta a necessidade de reduzir o seu pessoal de 5 membros, sómente acceitavel para os fins da encorporação da Companhia que nas condições anormaes em que se achava na época de sua organisação a Praça do Rio de Janeiro, parecia ser de bom conselho a congregação de maiores esforços para sua realisação. Na época, porém, em que tal modificação seria medida normal accrescia a vantagem de uma economia, que não era para despresar, qualquer que fosse a condição da Companhia. (Annexo n.° 8).

Continuárão, pois, na administração em virtude dessa alteração dos Estatutos os Directores Antonio Paulo de Mello Barreto, Presidente; João Frederico Russell, Secretario; e Alexandre de Castro, Thesoureiro.

Com as medidas tomadas conseguiu a Directoria concluir em Julho de 1877, entregando ao trafego as estações de Cataguazes (antiga Santa Rita de

Meia Pataca) e Leopoldina, os trabalhos de sua concessão primitiva ou cerca de 120 kilometros de via-ferrea, incluindo desvios.

Para fazer face aos compromissos resultantes desta construcção, e tendo em vista a responsabilidade para com o Banco do Brazil do emprestimo por elle feito na somma de 400:000$000, accrescida com a de pagamentos de letras a prazos fixos, resolveu a Directoria fundar essas dividas por meio de uma emmissão de titulos na importancia de 1.000:000$000 a juro de 10 %.

Essa operação foi realisada promptamente em um circulo muito limitado de capitalistas, em 26 de Junho de 1877. (Vide annexo n.° 9). Esta emissão foi posteriormente convertida em Capital da Companhia como foi sanccionado pelo Decreto n.° 6.633 de 18 de Julho de 1877. (Annexo n.° 10). Ficou portanto o capital da Companhia em 3.400:000$000.

Todas essas medidas forão tomadas pela administração da Companhia de então, que era composta dos Directores Antonio Paulo de Mello Barreto, Caetano Furquim de Almeida e Antonio Carlos Teixeira Leite, que tendo sido eleito Director da Companhia em Assembléa Geral de 5 Fevereiro de 1877, falleceu em o dia 20 de Outubro do mesmo anno, sendo substituido pelo 1.° Supplente da Directoria Dr. Carlos Martins Ferreira, que com os primeiros assignou o relatorio da Companhia de 1878.

Havendo sido entregues ao trafego a linha prin-

cipal e ramal da Leopoldina em Julho de 1877, foi tão sensivel o desenvolvimento da zona servida e movimento de passageiros que foi necessario, além do trem mixto diario, que até então parecia ser sufficiente, introduzir de 1.° de Agosto de 1877 mais um trem na linha, que desde essa data continuou diariamente a ser dois, com as designações de trem de passageiros e de cargas; e, como além destes as necessidades sempre crescentes acarretavão augmento de trens especiaes foi aquelle numero elevado a tres por meio de um facultativo a hora determinada, formando-se assim mais um trem de tabella.

Na época da conclusão dos trabalhos e para movimento do trafego de passageiros e mercadorias em toda a linha, calculada em 120 kilometros inclusive desvios, dispunha a Companhia do seguinte material de tracção:

2 locomotivas inglezas e 5 americanas.

As inglezas Visconde de Abaeté e Conselheiro Theodoro, machinas tender da fabrica Manningh Wordle para trens mixtos.

As americanas Cataguazes, Godoy para cargas; Pontal, Pomba e Leopoldina para os trens de passageiros, todas da fabrica Baldwin Locomotive Works.

Material rodante:

4 carros de passageiros de 1.ª classe americanos.

2 ditos de ditos construidos nas officinas Rohe (Rio de Janeiro).

2 ditos mixtos americanos.
7 ditos de passageiros de 2.ª classe americanos
2 ditos de animaes.
85 ditos de mercadorias americanos de 6 toneladas.
6 ditos de mercadorias americanos de 9 toneladas.
2 ditos abertos americanos de 10 toneladas.
3 carros abertos de 6 toneladas.
1 troly de manivella.

Eis descripto com todos os detalhes o historico do 1.º periodo da vida da Companhia Leopoldina até á terminação do primeiro trecho de sua concessão. (Santa Rita de Meia Pataca hoje Cataguazes).

Convém, porém, para elucidação de factos, que serão tratados mais tarde, ser presente um acto importante da Assembléa Provincial Mineira de 1875, qual é a lei n.º 2.182 de Novembro de 1875, inspirada no patriotismo e illustração de seus dignos Representantes (annexo n.º 11) sem que para elle concorresse a administração desta Companhia, que naquella época apenas promovia e envidava esforços para a passagem da lei, que tornava extensivo a Santa Rita o favor da subvenção kilometrica concedido á linha da Leopoldina.

Uma vez sanccionada a lei n.º 1.282 foi firmado o contrato de 23 de Agosto de 1876, sendo Presidente da provincia de Minas-Geraes o Ex.mo Barão da Villa da Barra. (Annexo n.º 12).

Ao passo que, a Assembléa Provincial Mineira autorisava á Presidencia da Provincia a contratar

com a Companhia Leopoldina a Estrada de Ferro de Ponte Nova a Arassuahy, o Dr. Nominato José de Souza Lima e Coronel José Vieira de Rezende Silva requerião e obtinhão da mesma Assembléa a passagem da lei n.° 2.171 de 20 de Novembro de 1875 (vide annexo n.° 13) modificação do traçado de sua linha, que pelas leis n.os 1.913 de 19 de Julho de 1873 e 1980 de 11 de Novembro do mesmo anno, devera partir de Juiz de Fóra e se dirigir para a cidade de Ponte Nova. (Vide annexos n.os 14 e 14 A).

Em virtude da modificação introduzida a este traçado pela lei n.° 2,171, o ponto inicial (Juiz de Fóra) da estrada, cuja concessão permittia ao Dr. Nominato José de Souza Lima e coronel José Vieira de Rezende Silva, passou a ser Cataguazes, e nem outra devera ser a direcção uma vez que, a Companhia Leopoldina attingia a seu ponto terminal Cataguazes, e pela Presidencia de Minas lhe era feita nova concessão de Ponte Nova a Arassuahy, subsistindo a solução de continuidade entre Cataguazes, ponto terminal de sua primeira concessão, e Ponte Nova, ponto inicial de sua segunda concessão.

A citada lei, pois, de 20 de Novembro, preenchia a lacuna existente e resolvia o problema da viação do Norte da provincia de Minas Geraes.

Por força das citadas lêis os concessionarios Dr. Nominato e coronel Rezende da Silva, a 17 de Abril de 1873 assignárão o respectivo contrato (annexo n.° 15) e posteriormente aos 18 de Dezembro

de 1873 e a 12 de Dezembro de 1876 os termos constantes dos annexos 16 e 17. Neste ultimo ficárão perfeitamente definidos os pontos inicial-Cataguazes e terminal Ponte Nova, e estipulados os respectivos direitos e obrigações para ambas as partes contratantes. Como será facil de acreditar, a cessão dos direitos que a Companhia tinha ao seu prolongamento, que não podia ser outro senão a linha entre os dous citados pontos feita ao Dr. Nominato e coronel Rezende, importava o mais completo accordo e harmonia perfeita de vistas para realisação de um plano tão gigantesco, como consta da acta da Assembléa Geral da Companhia Leopoldina de 30 de Janeiro de 1875. (Annexo n.° 18.) No mais perfeito accordo marchárão as duas Companhias Leopoldina e Rio Doce, assim designada a que emprehendia a construcção entre Cataguazes e Ponte Nova, quando em 23 de Outubro de 1878 era sanccionada a lei interpretativa das de n.os 1,913 e 1,980, que transferia de novo para Juiz de Fóra o ponto inicial da estrada Rio Doce, que era Cataguazes. (Annexo n.° 19.) O acto presidencial de Minas Geraes, cujo administrador era o Senador Francisco de Paula Silveira Lobo, importava uma violencia nos direitos de uma Companhia, consubstanciados em contracto revestido de todas as solemnidades legaes, a qual havia na melhor boa-fé dispendido sommas avultadas em extenso trecho. Entendeu o Governo Imperial pôr um paradeiro á serie de tropelias e desatinos, taes como embargos,

presença de força policial e extravagantes ameaças para impedir a continuação da estrada em construcção e parte já em estado de ser trafegada, fazendo baixar o Decreto n.º 7,051 de 31 de Outubro de 1878 (annexo n.º 20), seguindo a 1.º de Novembro o Ex.mo Sñr. Senador João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú, então Presidente do Conselho de Ministros e Ministro da Agricultura, para o prolongamento em questão.

Semelhante acto de energia em demonstração da justiça, que assistia á causa da Companhia Leopoldina, fez terminar um conflicto, que se originou de uma mal entendida interpretação de contratos e da malfadada politica, que ás vezes até quer envolver-se nos melhoramentos materiaes, e que tão máos resultados já derão em questões de viação ferrea.

Abstenho de descrever as scenas que em tal occasião se derão, por me parecerem desnecessarias para o fim que tenho em mira na apresentação deste trabalho. Em homenagem, porém, áquelle estadista, o ponto até onde S. Ex.ª chegou, (nessa estrada que se queria transplantar,) em trem da Companhia Leopoldina, foi designado por Sinimbú, onde existe uma estação sita a 16 kilometros de Cataguazes.

Tantos e tão repetidos golpes desfechados em uma nascente Companhia, tal como a Rio Doce, que durante o periodo de sua existencia só teve dissabores como premio de sua dedicação á causa da viação ferrea, muito a prejudicou em seu principio.

Teve ella por administradores os dignos cavalheiros José de Souza Lima, Luiz Tassara de Padua e Dr. Theophilo Ribeiro de Rezende, que efficaz e energicamente sustentados pelos Directores da Companhia Leopoldina e auxiliados pelos distinctos accionistas Conselheiro Affonso Celso de Assis Figueiredo, Dr. José Cesario de Faria Alvim, Dr. Caetano Furquim de Almeida e coronel Manoel Martins Ferreira, não se poupárão aos sacrificios de todo o genero que a situação inesperada lhes impôz, tendo além dessas preoccupações a de garantir a fortuna ameaçada do conceituado e dedicado empreiteiro Commendador José da Silva Figueira, hoje Visconde de Barreiros, que acceitando o contrato de construcção dessa estrada, jámais acreditou que no meio de sua jornada pudesse ser ameaçado em seus legitimos interesses.

A sua conducta foi sempre a mais correcta, cumprindo fielmente as instrucções que lhe erão dadas pela Companhia Leopoldina, sem a menor observação a despeito do que se propalava.

Bem contrarios á verdade dos factos forão feitas crueis invectivas áquelles que nem medirão suas forças para os sacrificios que se impuzerão!

Pela solução dada pelo Governo Geral e de accordo com a Companhia Rio Doce, a da Leopoldina recebeu os encargos que sobre aquella pesavão, e proseguiu nos trabalhos da construcção da linha, até então conhecida por estrada Rio Doce, que desse dia passou a ser prolongamento da Leopoldina.

Pelo Decreto acima citado de 31 de Outubro de 1878 foi pelo Governo Imperial declarada geral para o serviço do Estado a via-ferrea de Porto Novo do Cunha ao Jequitinhonha, no municipio de Arassuahy, na provincia de Minas Geraes, e bem assim concedido á Companhia Leopoldina preferencia para a construcção do prolongamento dessa via ferrea de Cataguazes (antiga Santa Rita de Meia Pataca) ao Jequitinhonha.

Dessa extensa linha, constituiu-se a Companhia Leopoldina, em virtude dos acontecimentos acima apontados, na obrigação de promptamente construir o trecho até á Serra do Presidio, pelo que baixou o Decreto n.º 7,112 de 14 de Dezembro de 1878. (Annexo n.º 21).

Os dois citados Decretos neutralizárão totalmente os effeitos da Lei Provincial Mineira de 23 de Outubro do mesmo anno de 1878, que autorisava a Presidencia de Minas Geraes a transferir para Juiz de Fóra o ponto inicial da linha de Porto Novo, que pelos Decretos do Governo Geral ficou resolvido ser Cataguazes. (Annexo n.º 21 A).

Presentes ao Governo Imperial os estudos definitivos desse trecho, forão approvados por Decretos n.ºs 7,274 e 7,378 de 10 de Maio e 12 de Julho de 1879, havendo previamente baixado o Decreto n.º 7,156 de 8 de Fevereiro do mesmo anno, pelo qual foi elevado a 6,000:000$000 o capital da Companhia. (Annexo n.º 22.)

Inaugurada ao trafego em 1.º de Novembro de 1878 a estação de Sinimbú, forão successivamente abertas ao trafego a de Santa Euzebia a 23 de Abril de 1879 (kilometro 130), a de Santo Antonio a 3 de Maio (kilometro 137), a do Pomba a 2 de Julho (kilometro 149), a de Ubaense a 26 de Outubro (kilometro 167), a de Presidio a 29 de Fevereiro de 1880 (kilometro 194), e finalmente a de S. Geraldo a 1.º de Março de 1880 no kilometro 204,250^{m}. O Decreto n.º 9,028 de 29 de Setembro de 1883 approvou as tarifas e condições regulamentares desta Estrada. (Annexo n.º 23). Exemplo de tamanha actividade na construcção de 100 kilometros de estrada de ferro não é facto muito commum, tratando-se de uma Companhia particular, á qual tantos obices se têm offerecido em sua marcha. Graças á energia de sua administração efficazmente coadjuvada pelo auxilio e constante apoio de seus accionistas se deve tão brilhante resultado de iniciativa particular.

Concluido o trecho até S. Geraldo, teve a Companhia de promover o segundo prolongamento a Itabira de Matto Dentro, e o conseguiu pelo Decreto n.º 8,860 de 27 de Janeiro de 1883 por motivos de aspiração sempre crescentes de outras congeneres, que julgavão Ponte Nova de importancia imprescindivel á sua manutenção. (Annexo n.º 24). Erão tres as Companhias que disputavão a construcção desse trecho até Ponte Nova, a saber: Piau, União Mineira e Leopoldina. Se por um lado a Presidencia reco-

nhecia, e com ella a Assembléa Provincial, a necessidade da concessão a uma das duas estradas, Piau ou União Mineira, por ella garantidas, o que não acontecia á Leopoldina, por outro lado reconhecia que a Leopoldina já tinha a preferencia dada pelo Governo Geral a esse prolongamento, bêm que não garantido o juro do capital a dispender na sua construcção.

A necessidade desse prolongamento era intuitiva para os interesses da provincia de Minas, mas não havendo possibilidade de realisal-o sem a garantia de juros do capital, julgou a illustrada Assembléa Provincial conciliar os interesses das Emprèzas com os da Provincia, conceder a uma dellas, á Leopoldina, os favores da lei n.° 23 de Outubro de 1883, fazendo depender o gozo dos mesmos da acceitação dos onus impostos pela Lei n.° 3,172 de 22 de Outubro de 1883. (Annexo n.° 25.)

Foi assim que, firmado o contrato de 12 de Agosto de 1884 com a provincia de Minas Geraes para a construcção do prolongamento de nossa linha de S. Geraldo a Itabira de Matto Dentro, garantido o capital em 7 % sobre 7,000:000$000 e mais a do prolongamento do ramal do Alto Muriahé, garantido o capital em 7 % sobre 3,000:000$000, succedeu o da acquisição das linhas da Companhia União Mineira, cujo capital garantido era de 3,000:000$000 que deveria ligar-se á Leopoldina, sendo igualmente garantido o capital para essa li-

gação e ramal para a cidade do Pomba orçado em 2,200:000$000 réis.

Por essa operação e para as construcções especificadas garantia a provincia de Minas á Companhia Leopoldina o capital de 15,200:000$000.

Para satisfazer os compromissos, que além desses pesavão sobre a Companhia Leopoldina, qual o da compra da Companhia União Mineira, foi preciso elevar o capital da Companhia a vinte mil contos e effectuar a emissão de obrigações em ouro e papel, o que se realizou com feliz exito.

Por esta fórma pôde a Companhia desempenhar-se da obrigação da compra da União Mineira, de sua ligação á Leopoldina e construcção de seus prolongamentos — o primeiro em direcção a Itabira do Matto Dentro, o segundo em direcção ao Manhuassú e finalmente o ramal para a cidade do Pomba.

Em compensação a tamanhos onus passárão a ficar garantidos com o juro de 7 %: 1.°, o capital de 7,000:000$000 para o prolongamento a Itabira; 2.°, o de 3,000:000$000 para o prolongamento do Ramal do Muriahé em direcção ao Manhuassú; 3.°, o de 2,200:000$000 para a ligação e ramal do Pomba, e finalmente o de 2,990:600$000 para o ramal da Serraria. Ao passo que a Companhia ficava com esse capital garantido, a provincia de Minas a seu turno goza o excesso de renda liquida avaliada em 1,083:342$263 para o trecho não garantido.

Pelos Decretos n.os 9,128 de 26 de Janeiro de 1884; 9,180 de 29 de Março de 1884; 9,212 de 17 de Maio de 1884; 9,249 de 19 de Julho de 1884; 9,316 de 11 de Novembro de 1884; 9,342 de 16 de Dezembro de 1884; 9,398 de 13 de Março de 1885; 9,403 de 21 de Março de 1885; 9,422 de 28 de Abril de 1885, forão approvados differentes trechos do prolongamento da linha do centro até Itabira do Matto Dentro.

Havendo realizado, como acima se disse, a compra do ramal da Serraria a 1 de Novembro de 1884, tomava posse a Directoria da Companhia desse ramal e do sub-ramal do Rio Novo, obtido em acto successivo pelo preço de 153:600$000. Ao passo que differentes trechos do prolongamento da linha do centro obtinhão approvação do Governo Geral durante o anno de 1884 erão os primeiros entregues ao trafego; assim que a 16 de Agosto era inaugurado o de S. Geraldo a Coimbra, na extensão de 26 kilometros; a 5 de Outubro o trecho entre Coimbra e Turvo, esta estação a 11 kilometros da anterior; a 21 de Dezembro a estação de Teixeiras, a 14,820m da do Turvo, e assim successivamente até Saude, que foi inaugurada a 20 de Fevereiro do corrente anno.

Realisou tão importantes trabalhos a honrada e laboriosa firma Oliveira & C.a, tendo por engenheiro em chefe illustrado engenheiro Ernesto Street.

No ramal do Muriahé erão igualmente entregues

ao trafego differentes estações, sendo que a ultima — Tombos, a 182 kilometros de Porto Novo o foi em 1.º de Dezembro de 1886.

Com a entrega ao trafego das estações da Saude na linha do centro e a do Tombos no ramal do Alto Muriahé a 1.º de Dezembro de 1886, pouco resta á Companhia Leopoldina para desempenhar-se das obrigações inherentes ás Leis Provinciaes Mineiras de Outubro de 1883; falta apenas a construcção do trecho comprehendido entre Santa Luzia e cabeceiras do José Pedro, sob a denominação de ramal do Manhuassú, garantido em 3,000:000$000. Bem que não seja essa a direcção primitivamente acceita, não obstante a Ex.ma Presidencia de Minas, reconhecendo a necessidade da melhor direcção para a linha que fosse em demanda á Natividade, adoptou-a de preferencia á que se dirigia para o Divino que se afastava daquelle objectivo.

RAMAES

O primeiro que se encontra no kilometro 7 da Estrada de Ferro Leopoldina é conhecido sob a designação de Ramal do Sumidouro.

Deu origem a este ramal o Decreto n.º 7,046 de 18 de Outubro de 1878, que concedeu a Luiz Jacome de Abreu e Souza privilegio para a construcção de uma linha de carris de ferro entre a estação do Porto Novo do Cunha (terminal da linha do Estado no ramal do mesmo nome) e a freguezia

de Nossa Senhora do Paquequer, na provincia do Rio de Janeiro. (Annexo n.° 26).

As difficuldades que se offerecêrão á construcção desse ramal, que nas condições em que foi feita a concessão era de tracção animada, e mais a distancia a percorrer e os accidentes do terreno, induzirão-no a solicitar nem só a mudança de tracção, que de animada passou a vapor, como ainda diversas prorogações, como constão dos Decretos n.os 7,921 e 8,328 de 30 de Novembro de 1880 e 27 de Agosto de 1881. (Annexos n.os 27 e 28).

Não obstante conseguiu o concessionario organisar os estudos dessa linha, que pelo Decreto n.° 8,427 de 18 de Fevereiro de 1882 forão approvados. (Annexo n.° 29).

A linha do Paquequer, que a principio não passava de uma simples linha de carris de ferro, passou a ser servida por locomotiva, pelo Decreto n.° 7460 a ser um ramal da Leopoldina, entroncando se no kilometro 7. (Annexo n.° 30).

Vencidas as primeiras difficuldades conseguiu o seu concessionario, não sem grande esforço, contratar a construcção de uma tão difficil via-ferrea, que logo no seu primeiro kilometro se vê acabrunhada de custosas obras d'arte, taes como a ponte sobre o rio Parahyba e um tunnel cavado em rocha.

Em uma situação tão difficil, qual se afigurava o estado da linha do Sumidouro, construida com enormes sacrificios por parte dos que della se en-

carregárão, que nem sequer podião contar com a garantia de uma Companhia que houvesse sido organisada para esse fim, por certo que o resultado não podia ser outro, senão o desfecho que teve; isto é, vir a pertencer á Leopoldina. No commettimento da construcção do ramal do Sumidouro, não sei o que mais admire, se a energia do concessionario em mandar fazer uma via-ferrea de 34.300^{m}, sem companhia organisada, sem capitaes recolhidos a cofre para serem dispendidos na sua construcção, ou a audacia dos que realisárão a obra sem garantia real na occasião em que a encetárão, sómente fundados na vaga esperança de um futuro remoto de constituir esse trecho a ligação da Leopoldida com qualquer outra estrada da provincia do Rio de Janeiro.

Felizmente. para concessionario e empreiteiros, realisou-se a compra, por parte da Companhia Leopoldina no anno de 1885, desse ramal, que pela fórma por que foi construido, nenhuma vantagem podia offerecer, quer para os primeiros, quer para a Companhia Leopoldina, na época em que foi feita e condições em que se achávão.

No ponto de entroncamento do ramal do Sumidouro com a Leopoldina foi construida, em 1886, uma estação, que recebeu o nome de Mello Barreto, e bem assim a ponte que atravessa o Parahyba, e que serve para ligar as provincias de Minas e Rio de Janeiro, em homenagem á dedicação e esforços da Directoria da Companhia Leopoldina na pessoa de seu Presidente.

Este ramal, que pelos motivos acima apontados não podia ser construido com a desejavel celeridade foi aberto ao trafego no decorrer do anno de 1886 sendo a sua ultima estação, a do Sumidouro, sita a 34.300^{m} de seu entroncamento e 41.600^{m} do Porto-Novo do Cunha. Comprehende este ramal as seguintes estações: Paquequer, Barra de S. Francisco, Bella Joanna e Sumidouro, collocada esta ultima dentro do arraial desse nome. Considero ser acto de justiça fazer especial menção dos nomes dos empreiteiros desse ramal, são elles: Francisco José da Silva e Seraphim Moreira da Silva.

PIRAPETINGA

De extensão de 31.250^{m} é o ramal do Pirapetinga, que se entronca na Estrada de Ferro Leopoldina na estação da Volta-Grande, kilometro 27.

Á actividade e dedicação a melhoramentos em sua provincia, se deve ao distincto mineiro Dr. Astolpho Pio da Silva Pinto, a construcção deste ramal. Á iniciativa do Dr. Astolpho se deve a Lei Provincial Mineira n.° 2.280 de 8 de Julho de 1876, que autorisava a Presidencia a contratar o ramal de Pirapetinga, mediante o favor da subvenção kilometrica de 9:000$000. (Annexo n.° 31).

Feito o contrato (Annexo n.° 32) com o Presidente a 14 do mesmo mez e anno conseguiu o concessionario organisar a Companhia, de que foi Presidente por curto periodo. O Decreto do Governo Geral n.°

7.034 de 13 de Setembro de 1878 approvou os Estatutos da Companhia, que se organisara sob a designação de Estrada de Ferro Pirapetinga, e outrosim a funccionar. (Annexo n.° 33).

Em 1879 forão contratados os trabalhos de construcção dessa estrada com o honrado e activo empreiteiro, Commendador José da Silva Figueira, hoje Visconde de Barreiros, que com proficiencia e energia intelligente havia construido já muitos kilometros da Companhia Leopoldina. Foi engenheiro em chefe dessa estrada o distincto profissional Dr. Pirajá, que na Leopoldina déra exuberantes provas de sua reconhecida aptidão.

Em 1880 foi esta estrada entregue ao publico, fazendo-se nella o serviço do trafego com material e pessoal da Companhia Leopoldina, mediante retribuição equitativa. Entregue ao trafego todo o ramal passou o serviço a ser feito pela propria Companhia, Pirapetinga, tendo então para Superintendente o distincto e illustrado engenheiro Julio Horta Barbosa, já vantajosamente conhecido na classe por importantissimos serviços prestados em differentes estradas, quer do Estado, quer particulares, nas quaes sempre se tornou saliente.

Entre Pirapetinga e Leopoldina firmou-se o contrato de trafego mutuo, que durou até extinguir-se a primeira.

Em 1883, quando já luctava com difficuldades que embaraçavão sua marcha foi lhe permittido por

Decreto n.º 8.835 de 5 de Janeiro prolongar-se até o arraial do Divino. (Annexo n.º 34).

Por falta de cumprimento das clausulas do contrato foi aquella concessão declarada caduca por Decreto de 19 de Setembro de 1885, quando já era possuidora dessa estrada a da Leopoldina. (Annexo n.º 35).

Pertencem a este ramal as estações de S. Sebastião, Santa Clara e Pirapetinga.

MURIAHÉ

Mede este ramal a partir do Recreio, estação onde entronca, a extensão de 114.880m. Ao Dr. Custodio José da Costa Cruz, distincto advogado no municipio da Leopoldina, foi feita a concessão da construcção d'este importantissimo ramal, autorisada pela Lei Provincial de Minas (vide documento n.º 36), sendo posteriormente, a 26 de Janeiro de 1881, approvado pela Ex.ma Presidencia de Minas-Geraes a escriptura de fusão das concessões do Dr. Custodio Cruz e do Tenente-Coronel Joaquim Ovidio Saraiva de Carvalho, Bacharel Juventino da Silva Pereira e Souza e Luiz Fortes Bustamante e Sá, concessionarios da linha de Tanque a Arripiados, na provincia de Minas. (Vide documento n.º 37).

Organisada pelo mencionado Dr. Custodio Cruz a Companhia Alto Muriahé, forão os Estatutos approvados pelo Governo Imperial a 4 de Dezembro de 1880, pelo Decreto n.º 7.929. (Annexo n.º 38).

Forão encetados os trabalhos da exploração a 17 de Março de 1881, sob a direcção do distincto e illustrado engenheiro em chefe Dr. Aristides Galvão de Queiroz.

Durante os trabalhos de exploração desse ramal tivemos de lamentar a perda de um dos nossos mais bellos ornamentos do corpo technico, o distincto engenheiro Jayme Arthur de Ivahy, que encarregado do estudo da Serra de S. João, terminou com pericia a commissão de que fôra incumbido. Eis como se exprime a digna Directoria daquella Companhia em relatorio de 1881 sobre este triste accidente :

« Estava concluindo o estudo desta linha (tre-
« cho da Serra de S. João) o habil engenheiro
« Ivahy, quando foi arrebatado pela corrente do
« Muriahé que a vida lhe roubou, mas não a gloria
« que acabava de conquistar com tanta dedicação e
« pericia. »

Como tributo de respeito á memoria d'esse distincto engenheiro e prova de reconhecimento dos serviços por elle prestados, a digna Directoria resolveu dar á estação que se tivesse de levantar nas proximidades do local em que se deu tão lamentavel incidente o nome de «Ivahy».

Sómente á Companhia Leopoldina coube realisar tão honroso intento da extincta Companhia Alto Muriahé.

A 10 de Setembro de 1881 forão concedidos

pelo Decreto n.º 8.254 os favores geraes do Regulamento approvado pelo Decreto n.º 5.561 de 28 de Fevereiro de 1874.

Não podendo a Companhia Alto Muriahé satisfazer os compromissos que sobre ella pesavão da construcção dos primeiros kilometros, tendo ainda diante de si consideravel numero de kilometros, resolveu effectuar sua fusão com a Companhia Leopoldina, o que effectuou no anno de 1883. Foi neste anno de 1883 que a Assembléa Provincial, tendo em consideração a necessidade de mudança do ramal do Muriahé, cujo objectivo era S. Francisco do Gloria, resolveu dar-lhe a nova direcção para S. Lourenço do Manhuassú, e dahi a garantia de juros para esse prolongamento, quando para o ramal Muriahé lhe havia concedido a subvenção kilometrica de 9:000$000.

Dessa alteração de traçado resultou a necessidade de lançar a Companhia Leopoldina sua linha em uma nesga de territorio da provincia do Rio de Janeiro, pelo que surgirão reclamações e embargos da Companhia Carangola, que corre nesta zona.

A Companhia Leopoldina, porém, era forçada a mais essa lucta, devendo, como lhe determinava o contrato modificado, attingir o arraial de Tombos, proximo á divisa das duas provincias Minas e Rio de Janeiro. Desse conflicto, entre as duas Companhias, resultou o accordo a que presidiu o Ex.^{mo} Sr. Ministro da Agricultura, em Outubro de 1885,

(Annexo n.º 39), que se traduziu em fixar-se Santo Antonio, na provincia do Rio de Janeiro, para terminaes da linha de sua concessão a Carangola e á Companhia Leopoldina direito de lançar em territorio do Rio de Janeiro sua linha até Tombos, com a restricção de não receber passageiros e cargas nessa zona, reputada pertencente á Companhia Carangola.

Uma vez terminado o conflicto por modo tão digno as ambas as partes, proseguiu a Leopoldina em suas obras conseguindo inaugurar a estação de Tombos, com applauso geral daquella zona, a 1 de Dezembro de 1886, tendo successivamente entregue ao trafego as estações de S. Joaquim, Tapirussú, Capivara, Banco Verde, Morro Alto, Patrocinio, S. Manoel, Antonio Prado e Tombos de Carangola, e no sub-ramal Ivahy e S. Paulo de Muriahé. Com a abertura da estação de Tombos forão satisfeitos os compromissos da extincta Companhia Alto Muriahé, que passarão á Companhia Leopoldina no trecho sobre o qual a Provincia garantiu a subvenção kilometrica de 9:000$000, que applicada igualmente ao sub-ramal produziu, não obstante, sensivel economia dos cofres provinciaes.

Proseguem actualmente os trabalhos no 2.º trecho do designado ramal do Manhuassú, sobre o qual a Provincia em virtude da lei provincial de Outubro de 1883 garantiu o juro de 7 % até 3,000:000$000.

Os estudos a que se mandou proceder demonstrárão a conveniencia de se affastar a linha dessa

direcção a partir de Santa Luzia do Carangola da direcção até então aconselhada.

Esta alteração foi motivada pela acquisição feita pela Companhia Leopoldina do privilegio concedido pela provincia de Minas a Aurelio Vaz de Mello e engenheiro João Baptista de Castro.

Por éste privilegio erão os concessionarios obrigados á construcção da linha de Ponte Nova a Natividade. Ora, achando-se os trabalhos da Companhia Leopoldina, em continuação do ramal do Muriahé, em Santa Luzia, e sendo a 2.ª secção da linha de Ponte Nova á Natividade, era mais natural que de Santa Luzia se procurasse as cabeceiras do José Pedro para attingir mais racionalmente Natividade. Demais a direcção de Santa Luzia ás cabeceiras do José Pedro serve a melhor zona productora do que do mesmo ponto pelo Divino a S. Lourenço.

Na direcção, pois, das cabeceiras do José Pedro forão feitos os estudos provisorios até Natividade, os quaes forão sujeitos á consideração do Governo Provincial, que os approvou, fixando o capital de 5,400:000$000 para essa 2.ª secção. (Vide documento n.º 40). Do privilegio, portanto, de Ponte Nova a Natividade, cujo capital era 10,000:000$000, cinco mil e quatrocentos contos forão destinados ao prolongamento do ramal de Muriahé, sendo que os quatro mil e seiscentos contos da 1.ª secção do mencionado privilegio poderão com mais vantagem serem empregados de preferencia no prolongamento da

Saude a Itabira do Matto Dentro, se assim approuver á Assembléa Provincial Mineira em sua proxima reunião.

Os estudos definitivos na extensão de 65 kilometros de Santa Luzia ás cabeceiras do José Pedro, forão concluidos e remettidos á approvação do Governo Provincial. Logo que sejão approvados proseguirão os trabalhos de construcção de Santa Luzia, nessa direcção, e é de esperar que nessa época concluidos estejão os de Tombos a Santa Luzia. É provavel que uma vez em Natividade haja necessidade prolongal-o ainda ao Porto do Souza, na provincia do Espirito Santo.

RAMAL DA LEOPOLDINA

No intuito de harmonisar a lei provincial n.° 1,826 de 10 de Outubro de 1871 com o privilegio concedido ao engenheiro Antonio Paulo de Mello Barreto para a construcção de uma estrada de ferro economica entre Porto Novo e Santa Rita da Meia Pataca (Cataguazes) uma vez que esta não tocava na cidade de Leopoldina, a Assembléa Provincial Mineira decretou a lei n.° 2,161 de 19 de Novembro de 1875, em virtude da qual foi lavrado o termo de modificação do art. 1.° do contrato de 3 de Maio de 1875 e da condição 7.ª do de 21 de Agosto de 1872.

Foi assim que, prolongando-se a estrada para Santa Rita da Meia Pataca da estação de Vista Alegre, destacou-se para a cidade da Leopoldina o ramal deste nome com 12,260^{m}.

RAMAL DA SERRARIA

A Lei Provincial Mineira n.° 2,224 de 13 de Junho de 1876 (Annexo n.° 40) autorisou a Presidencia da Provincia de Minas a conceder privilegio por 50 annos aos cidadãos Francisco Ferreira de Assis Fonseca e Pedro Betim Paes Leme para a construcção da estrada de ferro que partindo da estação da Serraria (estação da Estrada de Ferro Pedro II, na linha do centro), fosse ter á povoação do Espirito Santo do Mar de Hespanha. Em virtude desta lei foi feito o contrato de 13 de Julho de 1876.

Havendo os concessionarios organisado a Companhia, que se destinou á construcção dessa estrada, forão os seus estatutos approvados pelo Decreto n.° 6,471 de 18 de Janeiro de 1877. (Annexo n.° 41).

Assumindo a direcção technica dos trabalhos o digno engenheiro Dr. Pedro Betim Paes Leme, um dos directores da Companhia, forão levados com tal rapidez os trabalhos de exploração da linha e estudos definitivos, que no mesmo anno forão iniciados os trabalhos de construcção, e em Maio do 1879 já estavão entregues ao trafego 29 kilometros desse ramal, de summa importancia attenta a zona cafeeira que atravessa.

Em 1881, aos 29 de Junho, foi modificado o contrato primitivo, tendo-se em vista dotar a cidade do Pomba de um ramal, para o que ficára a Companhia autorisada a empregar o saldo do capital de 3,000:000$000 garantido para a linha do Espirito Santo.

A lei provincial n.º 2,815 de 22 de Outubro de 1881 no Art. 40 n.º 5 autorisou a Presidencia a contractar com uma das Companhias, Piau ou Mineira, a construcção do ramal do Pomba, debaixo de certas e determinadas condições, a que não se pôde sujeitar a Companhia.

Pela lei provincial n.º 2,893 de 23 de Outubro de 1882 (Annexo n.º 42) foi dispensada a Companhia União Mineira de construir o ramal para a cidade do Mar de Hespanha e expressamente determinado, que fosse celebrado o contrato para a construcção do ramal para a cidade do Pomba, garantido o capital de 600:000$000 em que foi orçado aquelle ramal que foi dispensado á Companhia de executar.

Em 1883 inaugurava a Companhia a sua ultima estação « Guarany ».

Levada por força de circumstancias á sustentação de incessantes lutas, que, como é facil de acreditar, não constitue uma existencia agradavel, durante o curto periodo de sua vida, e o que é mais, adstricta sempre aos incommodos e exigencias inherentes ao regimen de garantias de juros, resolveu a Assembléa Geral dos accionistas em 15 de Maio de 1884, em face das leis mineiras, que forão promulgadas no anno findo, transferir á Companhia Leopoldina a estrada até então conhecida sob a designação de Estrada de Ferro União Mineira.

Por alguns annos teve por Presidente da Directoria o distincto mineiro Barão de S. João Nepo-

muceno, que assignalados serviços prestou áquella zona da provincia de Minas na administração daquella estrada.

No ultimo periodo da existencia daquella Companhia era Presidente o illustrado Conselheiro Theodoro Machado Freire Pereira da Silva, nome vantajosamente conhecido na alta administração do Estado e a quem a viação ferrea da provincia de Minas muito deve. A par destes distinctos nomes sempre figurou na administração da Companhia o do illustrado engenheiro Dr. Pedro Betim Paes Leme, incansavel luctador e esforçado sustentador dos direitos da Companhia, que com tanto zelo administrou desde o 1.° até o ultimo dia de sua existencia, e da qual foi igualmente engenheiro em chefe.

Relação das Directorias

Como incorporadores

1872 á 1876
- Dr. Antonio Paulo de Mello Barreto.
- Alexandre de Castro.
- Carlos Jefferson Harrah.
- Themistocles Petrocochino.
- João Frederico Russell.

Por eleição

1877
- Dr. Antonio Paulo de Mello Barreto, Presidente.
- Dr. Caetano Furquim d'Almeida, Secretario.
- Commendador Antonio Carlos Teixeira, Thesoureiro.

1878 á 1883
- Dr. Antonio Paulo de Mello Barreto, Presidente.
- Dr. Joaquim José Alvares Santos Silva, Secretario (Barão de S. Geraldo).
- Dr. Carlos Martins Ferreira, Thesoureiro.

Por derogação especial dos vigentes Estatutos

1883 á 1885
- Dr. Antonio Paulo de Mello Barretto, Presidente.
- Barão de S. Geraldo, Secretario.
- Dr. José Arthur de Murinelly, Thesoureiro.

Por eleição

1886
- Dr. Antonio Paulo de Mello Barreto, Presidente.
- Barão de S. Geraldo, Secretario.
- Dr. José Arthur de Murinelly, Thesoureiro.

Relação dos Conselhos Fiscaes

Por eleição

1874 á 1875
- Gustavo Joppert.
- Antonio Augusto de Castilho.
- Pedro Berrini.

1876
- João Gomes da Silva Marques.
- Luiz Antonio Tassara de Padua.
- Antonio Augusto de Castilho.

1877
- Dr. João Fernandes Moreira.
- Visconde de S. Christovão.
- Commendador Bento José Fernandes de Barros.

1878
- Dr. João Fernandes Moreira.
- Moysés Gomes Travassos.
- Bellarmino Lecio de Carvalho Gama.

1879

Primeiro
- Dr. Caetano Furquim d'Almeida.
- Ignacio Pinto da Motta.
- Matheus Alves de Souza.

Segundo
- Alexandre de Castro.
- Hilario Marianno da Silva Junior.
- Domingos Ferreira de Araujo Seára.

Terceiro
- Hilario Marianno da Silva Junior.
- Domingos Ferreira de Araujo Seára.
- José Duarte dos Reis.

1880
- Dr. Alfredo d'Escragnolle Taunay.
- Hilario Marianno da Silva Junior.
- Domingos Ferreira de Araujo Seára.

1881

Primeiro
- Dr. Alfredo d'Escragnolle Taunay.
- Hilario Marianno da Silva Junior.
- Domingos Ferreira de Araujo Seára.

Segundo
- Commendador Angelo Eloy da Camara.
- Hilario Marianno da Silva Junior,
- Domingos Ferreira de Araujo Seára.

Terceiro
- Dr. Alfredo d'Escragnolle Taunay.
- Hilario Marianno da Silva Junior.
- Domingos Ferreira de Araujo Seára.

1882 { Alexandre de Castro.
Hilario Marianno da Silva Junior.
Domingos Ferreira de Araujo Seára.

1883 { Dr. Guilherme Carlos Lassance.
Commendador José Antonio Moreira Filho (Barão de Ipanema)
Domingos Ferreira de Araujo Seára.

Por derogação especial dos vigentes Estatutos

1883 á 1885 { Dr. Guilherme Carlos Lassance.
Commendador José Antonio Moreira Filho (Barão de Ipanema).
Domingos Ferreira de Araujo Seára.

Por eleição

1886 { Dr. Guilherme Carlos Lassance.
Commendador José Antonio Fernandes de Barros.
Domingos Ferreira de Araujo Seára.

ANNEXOS

Annexo N.° 1

Lei n.° 1826 de 10 de Outubro de 1871

Carta de Lei que autorisa o Governo a subvencionar, com quantia não excedente a 9:000$000 por kilometro, ou a garantir juros até 7 % sobre capital não excedente a 2,400:000$000, a qualquer companhia ou empreza que se proponha a construir uma estrada de ferro, ligando o Porto Novo do Cunha á cidade da Leopoldina.

Francisco Leite da Costa Belem, Vice-Presidente da provincia de Minas Geraes: Faço saber a todos os seus habitantes, que a Assembléa Legislativa Provincial decretou, e eu sanccionei a Lei seguinte:

Art. 1.° O Presidente da Provincia fica autorisado:

§ 1.° A subvencionar, com quantia que não exceda a 9:000$000 por kilometro, ou a garantir juros até 7 % sobre capital não excedente a 2,400:000$000, a qualquer empreza que se proponha a construir uma estrada de ferro, ligando o Porto Novo do Cunha á cidade da Leopoldina, pelo systema do ramal de Valença ou systema Fairlie ou da Estrada D. Pedro II.

§ 2.° A empreza só terá direito á subvenção pelo numero de kilometros de estrada, cujas obras estiverem concluidas semestralmente.

§ 3.° A garantia de juros de 7 % tornar-se-ha effectiva sobre os capitaes dispendidos na proporção das rendas, de modo que a provincia só pagará todos os juros, quando as rendas da estrada não chegarem para amortisar o capital e produzir os juros, que ficão garantidos; não podendo ser retirado mais de 20 % de renda liquida para a amortisação do capital.

Art. 2.º Este ramal ferreo passará a pertencer, em perfeito estado de conservação á provincia, sem mais onus algum desta, findo o prazo de 50 annos, dentro do qual terá a mesma empreza o uso e fructo do ramal ferreo.

Art. 3.º A fixação de prazos e multas que garantam os interesses da provincia, será regulada pelo Presidente da Provincia, ficando sujeita a esse regulamento a empreza que quizer gozar das vantagens estabelecidas no art. 1.º

Art. 4.º A empreza ou companhia ficará responsavel a indemnisar a provincia da quantia que receber, si não concluir o ramal até ao seu ponto terminal, no prazo que no contrato fôr estipulado, com os capitaes e bens da mesma companhia, sendo as obras realisadas avaliadas por arbitros profissionaes, nomeados pelas partes contratantes.

Art. 5.º Revogão-se as disposições em contrario.

Mando, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida Lei pertencer, que a cumprão e fação cumprir tão inteiramente como nella se contém. O Secretario desta provincia a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Palacio da Presidencia da Provincia de Minas Geraes, aos dez dias do mez de Outubro do Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e setenta um, quinquagesimo da Independencia e do Imperio.

Francisco Leite da Costa Belem.

Delfino Clemente Dias Bicalho a fez.

Sellada na Secretaria da Presidencia, aos 10 de Outubro de 1871.

Anacleto de Magalhães Rodrigues.

Nesta Secretaria foi publicada a presente lei, em 26 de Outubro de 1871.

Anacleto de Magalhães Rodrigues.

Annexo N.° 2

Decreto n.° 4914 de 27 de Março de 1872

Concede ao engenheiro Antonio Paulo de Mello Barreto autorisação para organisar uma Companhia, que se incumba de construir uma estrada de ferro economica entre a estação do Porto Novo do Cunha e Santa Rita da Meia Pataca, na provincia de Minas Geraes.

A Princeza Imperial Regente, em nome de Sua Magestade o Imperador o Sr. D. Pedro II, attendendo ao que requereu o engenheiro Antonio Paulo de Mello Barreto, concede-lhe autorisação para organisar uma Companhia que se incumba de construir uma estrada de ferro economica entre a estação do Porto Novo do Cunha e Santa Rita da Meia Pataca, na provincia de Minas Geraes, de accordo com as clausulas que com este baixão, assignadas por Theodoro Machado Freire Pereira da Silva, do Conselho do mesmo Augusto Senhor e 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 27 de Março de 1872, 51.° da Independencia e do Imperio.

PRINCEZA IMPERIAL REGENTE.

Theodoro Freire Machado Pereira da Silva.

Clausulas a que se refere o Decreto desta data

I

O Governo Imperial concede á Companhia, que o engenheiro Antonio Paulo de Mello Barreto organisar, privilegio exclusivo por espaço de 50 annos, a contar da data desta concessão. para a construcção, uso e gôso de uma estrada de ferro economica, entre a estação do Porto Novo do Cunha e Santa Rita da Meia Pataca, na provincia de Minas Geraes.

II

Durante o praso do privilegio, o Governo não concederá outros caminhos de ferro, de qualquer systema dentro da zona de seis kilometros para cada lado e na mesma direcção da linha desta concessão, salvo sendo com accordo da Companhia.

Esta restricção, porém, não inhibe o Governo de construir ou conceder outras estradas de ferro em prolongamento da mesma linha, ou que em referencia a ella sejão consideradas como ramaes, e bem assim não comprehende as que se lhe possão approximar, ou ainda cruzar.

Para construcção do prolongamento ou ramaes a Companhia terá preferencia na concessão.

III

Em qualquer das hypotheses da clausula antecedente a Companhia não poderá reclamar indemnisação, quer do Governo quer de outra empreza, salvo se das novas construcções resultar obstaculo á circulação de sua linha.

IV

Se a Companhia não concordar com as novas emprezas sobre os meios de harmonisar o respectivo serviço de transporte, o Governo, ouvindo préviamente os interessados

e attendendo ás conveniencias do publico, regulará o modo pratico do mesmo serviço.

V

A incorporação da Companhia deverá verificar-se dentro do prazo de tres annos, contados da data do Decreto de concessão, e não se considerará realizada sem que seus Estatutos sejão registrados no Tribunal do Commercio competente.

VI

Os trabalhos de exploração para determinação do traço da estrada começarão dentro do prazo de um anno, e deverão ficar concluidos de modo que dentro de tres annos, contados estes prazos daquella data, seja apresentado á approvação do Governo o projecto completo e definitivo.

A Companhia poderá submetter primeiramente á approvação do Governo estudos preliminares, que possão servir para fixar os pontos extremos e os principaes pontos intermedios da linha, e apresentar depois por secções, pelo menos de 20 kilometros, o projecto definitivo, o qual deve comprehender:

1.° A planta geral na escala de 1:10.000;

2.° O perfil longitudinal na escala de 1:4,000 para distancias horizontaes e 1:400 para as verticaes, com altitudes referidas ao nivel médio do mar, contendo a extensão e inclinação das subidas e descidas, os comprimentos dos alinhamentos rectos e curvos, os raios de curvatura, finalmente indicação das distancias kilometricas e dos logares para as estações;

3.° Memoria justificativa e explicativa das principaes disposições do projecto, acompanhada de um orçamento geral das despezas de construcção.

A faculdade concedida á Companhia, de apresentar por secções o projecto definitivo da linha, não isenta da obrigação de submetter á approvação do Governo os Estatutos de toda a estrada, dentro do referido praso de tres annos.

VII

A Companhia executará as alterações do projecto que o Governo determinar; se, porém, a isso recusar-se, o mesmo Governo mandará fazer as obras precisas, como entender correndo a despeza por conta da Companhia.

VIII

Se durante a execução dos trabalhos a Companhia reconhecer utilidade em modificar o projecto approvado, solicitará autorisação do Governo, justificando a utilidade.

IX

Os trabalhos de construcções da estrada começarão dentro do prazo de um anno, da data da approvação do projecto definitivo, e deverão ficar concluidos em toda a extensão da linha, de modo que possa ser franqueada ao trafego no praso de cinco annos, contados tambem da mesma data.

X

Se a Companhia não estiver organisada, se os planos não forem submettidos á approvação do Governo, ou se as obras não começarem nos prasos marcados respectivamente nas clausulas 5.ª, 6.ª e 9.ª, caducará esta concessão, salvo caso de força maior justificado perante o Governo, e por elle aceito.

A prorogação deste praso não poderá ser maior de um anno, findo o qual, se a Companhia não tiver satisfeito seu compromisso, caducará esta concessão sem mais formalidades.

XI

Depois da approvação dos estudos preliminares ou do projecto definitivo, no caso em que sómente este seja apresentado, o Governo fixará por decreto o capital da empreza necessario para o cumprimento de todas as estipulações desta concessão, tornará esta effectiva e designará os pontos inicial e terminal da linha ferrea.

XII

A estrada será construida em condições apropriadas ao transporte commodo e seguro de passageiros e mercadorias de qualquer especie, em carros puxados por machinas locomotivas.

Será de via singela, mas terá os desvios e linhas auxiliares que forem necessarios para o movimento dos trens.

A bitola da via será estabelecida pela Companhia de accordo com o Governo.

XIII

A Companhia obrigar-se-ha a manter serviço diario e regular de trens de passageiros e cargas entre os pontos extremos e intermedios da linha, devendo para isso construir todas as obras e empregar os meios necessarios, sob pena de mandar o Governo executal as á custa da Companhia.

A velocidade dos trens será marcada pelo Governo de accordo com a Companhia.

XIV

Nas extremidades da linha e nos pontos intermedios onde forem precisas; haverá estações com todas as accommodações necessarias para o serviço de viajantes e mercadorias.

XV

A via-ferrea não impedirá o livre transito pelos caminhos actuaes ou outros que se abrirem para commodidade publica, nem a Companhia terá direito a qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

XVI

A Companhia será obrigada a restabelecer e manter, em qualquer tempo, á sua custa, o livre escoamento de todas as aguas, cujo curso seja demorado ou retido pelas obras da estrada.

Nos cruzamentos com as vias navegaveis serão as obras de arte construidas de modo que não offereção embaraço algum á navegação.

XVII

Todas as obras da estrada serão construidas solidamente com materiaes de boa qualidade.

XVIII

A Companhia será obrigada a estabelecer em toda a extensão da estrada de ferro telegrapho electrico, que deverá estar prompto para funccionar no dia em que a linha fôr aberta ao trafego.

O Governo terá o direito de utilisar-se dos postes

telegraphicos da Companhia para collocar um ou mais fios electricos e assentar os respectivos apparelhos, estabelecer escriptorios telegraphicos nos edificios das estações da Companhia, sem que por isso possa esta reclamar indemnisação.

XIX

Depois de concluidas as obras da estrada, a Companhia será obrigada a conserval-as sempre em bom estado de modo que não haja em tempo algum interrupção do trafego, nem o menor perigo para a circulação dos trens.

Se as obras não forem conservadas em bom estado o Governo poderá mandar fazer por conta da Companhia os trabalhos necessarios para restabelecer a segurança da via-ferrea.

XX

Se depois de começada a construcção da estrada, ficarem as obras paradas por mais de seis mezes, se a Companhia não concluir toda a linha no prazo marcado na condição 9.ª, se, depois de aberta a linha ao trafego, fôr a circulação interrompida por mais de tres mezes, ou se a Companhia por qualquer motivo fôr declarada incapaz de continuar os seus trabalhos, caducará a concessão, salvo caso de força maior devidamente provado.

O Governo providenciará sobre o acabamento das obras ou continuação do trafego, podendo adjudicar a outra empreza as obras executadas e materiaes existentes.

O preço obtido será entregue á Companhia pela nova empreza, que não terá direito a mais nenhuma indemnisação.

Se não tiver logar a adjudicação, a Companhia disporá dos materiaes e mais objectos que lhe pertencerem, dentro

do praso que fôr marcado pelo Governo, sem direito de reclamar cousa alguma.

XXI

Poderá a Companhia desapropriar, na fórma do Decreto n. 1664 de 27 de Outubro de 1855, os terrenos de dominio particular que forem necessarios para o leito da estrada, suas estações e mais dependencias.

Para os mesmos fins, e durante o prazo do privilegio, conceder-lhe-ha o Governo, gratuitamente, o usufructo da zona que occupar dos terrenos devolutos e nacionaes, e dos comprehendidos nas sesmarias e posses, salvas as indemnisações que forem de direito.

XXII

Será concedido á Companhia importar livres de direitos, durante o prazo marcado para a conclusão das obras e nos dez annos seguintes, as machinas, wagões, trilhos, carvão e mais materiaes que tiverem de ser empregados na construcção, conservação e custeio da linha, ficando sujeita aos regulamentos fiscaes.

Para poder gozar desse favor, deverá a Companhia no principio de cada anno apresentar ao Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas uma relação dos objectos que tiver de importar durante o anno.

XXIII

A Companhia terá o direito, durante o tempo do seu privilegio, de explorar, dentro da zona privilegiada, minas de quaesquer metaes e de productos chimicos, que descobrir, sem detrimento de direitos adquiridos, devendo requerel-os ao Governo, afim de serem demarcadas as datas e estipuladas as condições de seu gozo na fórma da legislação vigente.

XXIV

Os preços do transporte de passageiros e mercadorias de qualquer especie serão determinados em uma tarifa organisada pela Companhia, de accordo com o Geverno, podendo essa tarifa ser revista de tres em tres annos, e reduzida quando a receita liquida da empreza exceder a 12 %.

XXV

O governo fiscalisará, como julgar conveniente, a execução das obras, o serviço do trafego e o cumprimento de todas as clausulas desta concessão.

As despezas da fiscalisação correrão por conta da Companhia.

Quando a empreza não executar qualquer obra, ou serviço nas condições exigidas, o Governo mandará fazer á custa da mesma empreza.

XXVI

Serão observadas nesta estrada de ferro, no que lhe fôr applicavel, as disposições dos regulamentos em vigor nas outras estradas de ferro e de quaesquer outros que forem expedidos, uma vez que não contrariem as condições desta concessão.

XXVII

Depois dos 15 primeiros annos de duração do privilegio, deverá a Companhia começar a formar seu fundo de amortização, empregando para esse fim, pelo menos, 1/2 % do capital dispendido, quando a renda liquida exceder a 7 %.

XXVIII

Em qualquer época, depois de decorridos os primeiros 15 annos de duração do privilegio, poderá o Governo resgatar a presente concessão, se julgar conveniente.

O preço do resgate será fixado por dous arbitros, um nomeado pelo Governo, outro pela Companhia, os quaes tomarão em consideração, não só a importancia das obras no estado em que então estiverem, sem attenderem ao custo primitivo, mas tambem á renda liquida da estrada nos cinco annos anteriores.

Em nenhum caso, porém, o preço do resgate, que resultar do arbitramento, será superior a uma somma cuja renda annual de 6 % seja equivalente á renda liquida média dos cinco annos anteriores.

Se os dois arbitros não concordarem, dará cada um seu parecer, e será a questão resolvida pela Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado.

Do preço do resgate, conforme fôr arbitrado, será deduzido pelo Governo o fundo de amortisação que então houver.

XXIX

Terminado o praso do privilegio, continuará a Companhia na posse e gôso da estrada e suas dependencias, pagando desde logo ao Governo o que fôr fixado pelo aforamento dos terrenos devolutos e nacionaes occupados pela empreza.

XXX

As malas do correio e seus conductores, quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao thesouro geral ou provincial, os presos e seus respectivos guardas e os agentes policiaes em serviço serão transportados gratuitamente pela Companhia com as necessarias garantias de segurança.

XXXI

Porá á disposição do Governo para o transporte de tropas e material de guerra pela metade dos preços da tarifa, todos os meios de transporte que possuir.

Os outros objectos pertencentes ao Governo não especificados no artigo antecedente, e os colonos com suas bagagens serão tambem transportados pela metade dos preços da tarifa.

XXXII

O Governo concederá á Companhia transporte gratuito pela Estrada de Ferro de D. Pedro II de todo o material fixo e rodante destinado á estrada de que trata esta concessão.

XXXIII

A Companhia poderá estabelecer sua séde no paiz ou fóra delle, comtanto que tenha no Brazil representante com plenos poderes para tratar e resolver directamente com o Governo quaesquer questões emergentes, ficando entendido que, ou sejão com o Governo ou com particulares, serão todas tratadas e resolvidas no Brazil, de conformidade com a respectiva legislação e sem recurso para tribunaes estrangeiros.

XXXIV

Em caso de desaccordo entre o Governo e a Companhia sobre direitos e obrigações de ambas as partes, na execução desta concessão, será a questão resolvida por dous arbitros, um nomeado pelo Governo e outro pela Companhia.

Se estes não concordarem, dará cada um seu parecer em separado, e a questão será resolvida pela Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado.

XXXV

A Companhia não poderá reclamar do Thesouro Nacional garantia de juros sobre o capital empregado em suas obras, nem prestação ou subvenção alguma, nem quaesquer favores além dos que se achão expressos nas presentes condições.

XXXVI

Pelo não cumprimento de qualquer das clausulas desta concessão, e para as quaes já não estiverem estabelecidas penas especiaes, poderá o Governo impôr multas de 1:000$ a 10:000$000, conforme a gravidade do caso.

Se se tratar de falta de execução de obras previstas nestas clausulas, ou constantes dos planos approvados ou da má execução de algumas obras, poderá o Governo, além da imposição da multa, mandar fazer os trabalhos que julgar necessarios por conta da Companhia.

XXXVII

A Companhia remetterá ao Governo, no fim do mez de Janeiro de cada anno, um relatorio circumstanciado, relativo ao anno antecedente, de todas as occurrencias, movimento de passageiros e mercadorias, receita e despeza, estado da linha, e condições financeiras da empreza.

XXXVIII

Dentro dos primeiros tres mezes depois de entregue a linha ao trafego, deverá a Companhia remetter ao Governo os planos completos e uma memoria descriptiva da estrada, conforme a execução.

XXXIX

A concessão feita por este Decreto não póde ser transferida.

XL

O Governo submetterá a presente concessão á approvação do corpo legislativo, na proxima sessão, quanto á parte que delle depender.

Palacio do Rio de Janeiro, em 27 de Março de 1872. —*Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.*

Termo de contracto

Pelo qual se concede, em virtude da lei n.º 1,826 de 10 de Outubro de 1871, á Companhia denominada—ESTRADA DE FERRO DA LEOPOLDINA—organisada pelo engenheiro Antonio Paulo de Mello Barreto, na fórma do Decreto n.º 4,914 de 27 de Março deste anno, a subvenção de nove contos de réis por kilometro de estrada construida nesta provincia de Minas Geraes a partir do Porto Novo do Cunha até á cidade Leopoldina.

Aos vinte e um dias do mez de Agosto de mil oitocentos e setenta e dous, perante o Illm.º e Exm.º Sr. Dr. Joaquim Floriano de Godoy, e na presença do procurador fiscal interino da thesouraria provincial, foi celebrado com o engenheiro Antonio Paulo de Mello Barreto o contracto seguinte:

ARTIGO 1.º

O Governo da Provincia, autorisado pela lei provincial n.º 1,826 de 10 de Outubro de 1871, concede á Companhia denominada—Estrada de Ferro da Leopoldina—organisada pelo engenheiro Antonio Paulo de Mello Barreto, em virtude do Decreto n.º 4,914 de 27 de Março de 1872, a subvenção de 9:000$000 por kilometro de estrada construida na provincia de Minas Geraes, a partir do Porto Novo do Cunha até á cidade da Leopoldina.

ARTIGO 2.º

A estrada será construida em condições apropriadas ao transporte commodo e seguro de passageiros e mercadorias de qualquer especie, em carros puxados por machinas locomotivas. Será de via singela, mas terá os desvios e linhas auxiliares que forem necessarios para o movimento dos trens. A via será de bitola estreita.

ARTIGO 3.º

Tanto para a incorporação da Companhia como para o começo dos trabalhos da construcção da estrada vigorarão

os prazos fixados nos arts. 5° e 9° do Decreto n.° 4,914 de 27 de Março do corrente anno acima citado.

ARTIGO 4.°

Durante os 50 annos do privilegio o Governo da Provincia não fará concessão para organisação de emprezas de outros caminhos de ferro dentro da zona de seis kilometros de cada lado e na mesma direcção desta estrada, salvo sendo com accordo da Companhia.

ARTIGO 6.°

As malas do correio e seus conductores, quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao thesouro geral ou provincial, os presos e seus respectivos guardas, os agentes policiaes e empregados provinciaes em serviço, serão transportados gratuitamente pela Companhia com as necessarias garantias e seguranças.

ARTIGO 6.°

A Companhia ficará responsavel a indemnisar a provincia da quantia que receber se não concluir o ramal até o seu ponto terminal nos prazos estipulados, com os capitaes em bens da mesma Companhia, sendo as obras realizadas avaliadas por arbitros profissionaes nomeados pelas partes contratantes.

ARTIGO 7.°

A Companhia só terá direito á subvenção pelo numero de kilometros de estrada cujas obras estiverem concluidas semestralmente, não devendo essa subvenção semestral ser superior a 50:000$000, excepto, o pagamento do ultimo semestre, que será do todo restante.

ARTIGO 8.°

Pelo não cumprimento de qualquer das clausulas deste contrato, e para as quaes já não estiverem estabelecidas

penas especiaes, poderá o Governo da Provincia impôr multas de duzentos mil réis a cinco contos de réis.

ARTIGO 9.º

Em caso de desaccordo entre as partes contratantes sobre os direitos e obrigações, será a questão resolvida por dous arbitros, um nomeado pelo Governo Provincial e outro pela Companhia.

Se estes não concordarem combinarão as partes na escolha de um terceiro. Se, porém, não houver accordo nesta escolha, cada uma das partes nomeará o seu e a sorte decidirá dentre os dous o que resolverá a questão, aceitando um dos laudos proferidos.

ARTIGO 10

No fim do prazo de cincoenta annos dentro do qual terá a mesma Companhia uso e fructo da estrada de ferro passará esta a pertencer á Provincia em perfeito estado de conservação, sem mais onus algum para a mesma Provincia.

ARTIGO 11

A indemnisação de que trata o artigo antecedente, de ficar a estrada pertencendo á Provincia findo o prazo de 50 annos, poderá, no caso da Companhia conseguir da Assembléa Legislativa Provincial modificações da lei n. 1,826 de 10 de Outubro de 1871, no sentido da clausula 28, do Decreto n. 4,914 de 27 de Março de 1872, ou do Governo Geral modificação do mesmo Decreto n. 4,914, pondo-o de harmonia com a lei n. 1,826, ser substituida pela restituição por parte da Companhia das quantias que a mesma tiver recebido dos cofres provinciaes.

ARTIGO 12

A subvenção de que trata o art. 1.º só será devida por cada kilometro de estrada completamente acabádo, incluindo

assentamento de trilhos, pontes, desvios e todas as mais obras de arte, o que será verificado pelo engenheiro que o Governo Provincial designar, devendo a verificação preceder ao pagamento da subvenção e na fórma do art. 7.º

E assim deu S. Ex.ª o Sr. Dr. Presidente da Provincia por findo este contrato, no qual se assignão o dito engenheiro e Procurador Fiscal commigo José da Costa Carvalho Secretario do Governo que o subscrevi.—Dr. *Joaquim Floriano de Godoy.—Antonio Luiz Maria Soares de Albergaria.—Antonio Paulo de Mello Barreto.*—Estava collocada uma estampilha de sello adhesivo no valor de seiscentos réis.—Pagou de direitos a quantia de dous mil réis, (2$000). Como se viu do talão n. 12 datado de hoje.

Secretaria do Governo, 22 de Agosto de 1872.—*Honorio Augusto Dias de Magalhães.* — Conforme. — *José de Castro Carvalho.* — Confere. — *Luiz Laranja.*

Annexo N.° 3

Decreto n.° 4976 de 5 de Junho de 1872

Concede á Companhia da Estrada de Ferro da Leopoldina autorisação para funccionar e approva seus Estatutos.

Attendendo ao que Me requereu a Companhia da Estrada de Ferro da Leopoldina, organisada nesta cidade e devidamente representada, e Tendo ouvido o parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado exarado em Consulta de 21 do mez passado, Hei por bem Conceder-lhe autorisação para funccionar, e approvar os respectivos Estatutos que com este baixão, mediante a substituição da primeira parte do art. 25 pela disposição seguinte: Os Directores serão retribuidos com a quota de 5 % deduzida semestralmente da receita liquida da Companhia.

O Barão de Itaúna, do Meu Conselho, Senador do Imperio, 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 cinco de Junho de mil oitocentos e setenta e dous quinquasegimo primeiro da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Barão de Itaúna.

Estatutos da Companhia da Estrada de Ferro da Leopoldina

CAPITULO I

DA COMPANHIA

Art. 1.º A Companhia tem por fim construir uma estrada de ferro entre a estação do Porto Novo do Cunha e Santa Rita da Meia Pataca, na provincia de Minas Geraes.

Para esse fim a Companhia, por accordo com o concessionario, toma a si, com todas as suas clausulas, favores direitos, onus e obrigações, o privilegio outorgado pélo Decreto n.º 4914 de 27 de Março de 1872; ficando, porém, sómente perfeito e obrigatorio o accordo entre as partes quando as indemnisações estipuladas estiverem satisfeitas ou garantidas.

Art. 2.º A Companhia se installará logo que seus Estatutos sejão approvados pelo Governo Imperial.

Terá sua séde nesta côrte e durará 50 annos.

Art. 3.º O capital da Companhia deverá ser de 2.400:000$000 representado por 12.000 acções de 200$000 cada uma.

O capital da Companhia poderá ser augmentado por deliberação da Assembléa Geral dos accionistas, sob proposta da Directoria e com approvação do Governo Imperial.

As entradas das acções se farão por chamadas préviamente annunciadas nos jornaes mais lidos desta Côrte á proporção do desenvolvimento das operações da Companhia.

A primeira chamada será feita logo depois de approvados os Estatutos pelo Governo Imperial, e as operações começarão desde logo com o producto desta chamada, que será pelo menos de 10 % do valor das acções.

Art. 4.º No caso de verificar-se o augmento de capital, a Assembléa Geral dos accionistas prescreverá o modo pratico da emissão das novas acções.

Art. 5.º As acções serão nominativas, e a transferencia dellas se operará por termo lavrado em livro especial, sómente desde que tiver sido realisada uma quarta parte do capital.

Art. 6.º Por fallecimento de qualquer accionista passará para seus herdeiros não só o direito ás respectivas acções e aos dividendos, como tambem o de tomarem parte nas deliberações da Assembléa Geral, tendo o requerido numero de acções, comtanto que, sendo mais de um, se combinem entre si para um só representar.

Art. 7.º Os accionistas que não effectuarem as prestações de capital com a devida pontualidade, perderão, em beneficio da Companhia, o direito ás respectivas acções e ao valor das prestações que se tiverem pago.

CAPITULO II

DA ASSEMBLÉA GERAL DOS ACCIONISTAS

Art. 8.º A Assembléa Geral dos accionistas será composta dos possuidores de 20 ou mais acções, inscriptas nos registros da Companhia tres mezes antes da reunião para que forem convocados. Esta restricção não será, porém, applicavel na primeira reunião da Assembléa Geral, se ella tiver logar antes de decorrer o prazo de tres mezes depois da installação da Companhia.

Art. 9.º A Assembléa Geral dos accionistas poderá funcionar achando-se representada, pelo menos, uma quarta parte do capital realisado.

Não se verificando esta condição na primeira reunião, convocar-se-ha outra, por annuncios nos jornaes mais lidos

desta capital, para 15 dias depois; nella poder-se-ha deliberar, qualquer que seja o numero de acções representadas. Quando porém se tratar da reforma ou modificação de qualquer disposição destes Estatutos, não se poderá tomar deliberação alguma, sem que se ache representada a maioria absoluta das acções emittidas.

Art. 10. O accionista que, tendo voto na Assembléa Geral, não puder comparecer, poderá fazer-se representar conferindo para isso poderes a outro accionista.

Não serão porém admittidos votos por procurações quando se tratar da eleição da Directoria.

Art. 11. Os votos serão contados na razão de um voto por grupo completo de 20 acções, mas nenhum accionista terá direito a mais de 20 votos, qualquer que seja o numero de acções que represente por si e como procurador de outros.

Art. 12. Em regra, sempre que não se tratar da eleição de Directores e de membros da Commissão Fiscal, ou de reforma ou modificação de qualquer disposição destes Estatutos, as votações serão feitas per capita, comtudo a requerimento de qualquer membro da Assembléa Geral, esta poderá resolver que se faça por acções, na fórma do art. 11.

Art. 13. Serão admittidos em Assembléa Geral, exhibindo, préviamente, documentos comprobatorios do seu direito:

§ 1.° Os tutores por seus pupillos.

§ 2.° Os maridos por suas mulheres.

§ 3.° Os prepostos de qualquer firma ou corporação.

Cumpre porém que qualquer dos representantes possua 20 ou mais acções.

Art. 14. A Assembléa Geral rennir-se-ha ordinariamente em qualquer dia do mez de Janeiro de cada anno,

para tomar em consideração o relatorio da Directoria e parecer da Commissão Fiscal, e eleger a Directoria e o Conselho Fiscal.

No caso da Assembléa Geral não poder nessa reunião pronunciar o seu juizo sobre a gestão da Directoria, ou resolver qualquer assumpto de interesse social, a sessão poderá ser adiada para outro dia, comtanto que não seja espaçada por mais de oito dias.

Na primeira reunião de cada anno será eleito dentre os accionistas o que deve presidir á Assembléa Geral dos accionistas no decurso do mesmo anno.

Art. 15. A Assembléa Geral reunir-se-ha extraordinariamente quando a Directoria ou a Commissão Fiscal o julgar conveniente, ou quando o requerem accionistas que representem pelo menos 1/10 do capital realisado: de outro assumpto além daquelle que fôr designado no annuncio da convocação.

Art. 16. A convocação tanto para as reuniões ordinarias como para as extraordinarias será feita e publicada nos jornaes de mais circulação, oito dias antes do indicado para a reunião.

Art. 17. A eleição de Director ou Directores, de membro ou de membros da Commissão Fiscal, assim como todas as resoluções da Assembléa Geral, serão por maioria relativa de votos dos accionistas presentes e das acções que elles representarem, nos termos do art. 11.

CAPITULO III

DA ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA

Art. 18. A Companhia será dirigida por uma Directoria composta de cinco accionistas, que não poderão entrar em

exercicio sem possuir 50 ou mais acções, e eleita pela Assembléa Geral dos accionistas.

Exceptua-se a primeira Directoria, que fica composta dos seguintes incorporadores da Companhia:

Alexandre de Castro, J. C. Harrah, Themistocles Petrocochino, João Frederico Russell e Antonio Paulo de Mello Barreto, que como taes assignam os presentes Estatutos.

As funcções da primeira Directoria durarão até 31 de Dezembro de 1876.

Art. 19. Não poderão exercer conjunctamente o cargo de Directores, accionistas que forem sogro e genro, ou cunhados durante o cunhadio, parentes por consanguinidade até o segundo gráo; dous ou mais socios de uma firma social, nem os credores pignoraticios, se não possuirem o requerido numero de acções proprias.

Art. 20. Em caso de impedimento de algum de seus membros a Directoria elegerá, de conformidade com o art. 17, o accionista que deve fazer as suas vezes.

Art. 21. Compete á Directoria:

§ 1.º Promover por todos os meios ao seu alcance a prosperidade da Companhia.

§ 2.º Nomear dentre seus membros Presidente e Secretario, competindo ao primeiro presidir ás reuniões e fazer executar as resoluções da Directoria, e ao segundo lavrar as actas e fazer o expediente.

§ 3.º Fazer todos os contratos, ajustes e arranjos, quer para o assentamento dos trilhos e obras accessorias, quer para tudo quanto fôr util e necessario aos fins da Companhia e seus interesses.

§ 4.º Nomear um gerente de sua confiança que tome a seu cargo a direcção e expediente do serviço diario, fixando a retribuição dos seus serviços.

§ 5.º Nomear os empregados que forem necessarios, marcar-lhes os ordenados e as fianças que devem prestar, fixando o numero e vencimentos dos seus empregados.

§ 6.º Suspender, impôr multas e demittir os empregados que mal servirem.

§ 7.º Recolher a um banco acreditado as sommas cobradas que não tiverem immediata applicação.

§ 8.º Fechar as contas no fim de cada semestre e fazer dividendo dos lucros liquidos que tocarem aos accionistas, nos mezes de Janeiro e Julho.

§ 9.º Apresentar á Assembléa Geral na sua reunião do mez de Janeiro o balanço do anno anterior, o relatorio da marcha e das occurrencias dos negocios e interesses sociaes.

§ 10. Facilitar á Commissão Fiscal o exame da escripturação do archivo e dar todas as informações e explicações que ella exigir.

Art. 22. Incumbe ao gerente:

§ 1.º Proceder sempre de accordo com as ordens e instrucções da Directoria.

§ 2.º Propôr á Directoria os empregados que lhe forem exigidos e necessarios para o desempenho do serviço a cargo da Companhia.

§ 3.º Prestar á Directoria todas as informações que lhe forem exigidas e indicar todas as medidas que o bom exito da empreza reclamar.

Art. 23. A Directoria será parcialmente renovada annualmente, ficando comtudo nella tres dos membros em exercicio.

Art. 24. A Directoria representada pelo seu Presidente póde demandar e ser demandada, preferindo sempre

resolver quaesquer questões por meios conciliatorios ou arbitramento.

Art. 25. Os directores serão retribuidos com a quota de 5 % deduzida semestralmente da receita bruta da Companhia, depois de tirados os gastos do custeio.

Durante a construcção das obras os membros da Directoria serão retribuidos cada um com a quantia annual de 4:000$000 paga semestralmente emquanto não houver renda, e no caso de havel-a deduzir-se-hão os 5 % de renda depois de separado o fundo de reserva, e se não perfizer a quantia mencionada para cada um completar-se-ha com o que houver em caixa.

CAPITULO IV

DA COMMISSÃO FISCAL

Art. 26. Na Assembléa Geral ordinaria de cada anno será eleita uma Commissão Fiscal, composta de tres accionistas possuidores de 50 ou mais acções, servindo de relator aquelle que entre si designarem.

Art. 27. Por morte, impedimento ou resignação de qualquer dos membros da commissão fiscal, os outros dous designarão um accionista possuidor de 50 ou mais acções para preencher a vaga, exercendo o substituto as funcções do cargo até á reunião da primeira Assembléa Geral ordinaria.

Art. 28. A Directoria franqueará á Commissão Fiscal o o exame da escripturação, dos documentos comprobatorios da despeza e todas as informações que lhe forem requisitadas.

Art. 29. Incumbe á Commissão Fiscal apresentar na

Assembléa Geral dos accionistas o seu parecer sobre a gestão da Directoria, e quaesquer negocios concernentes á Companhia.

CAPITULO V

DO DIVIDENDO E FUNDO DE RESERVA

Art. 30. Dos lucros liquidos de cáda semestre serão deduzidos 5 % para fundo de reserva, que serão destinados aos reparos das obras da Companhia, e do restante se fará o dividendo semestral.

CAPITULO VI

FUNDO DE AMORTISAÇÃO

Art. 31. A Companhia começará a formar seu fundo de amortisação depois dos 15 primeiros annos contados da approvação dos Estatutos, empregando para esse fim pelo menos ½ % do capital dispendido, quando a renda liquida exceder a 7 %.

CAPITULO VII

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 32. As acções estarão completamente distribuidas tres annos depois da approvação dos Estatutos.

Art. 33. A Companhia se dissolverá nos casos previstos pelo Decreto n.º 2711 de 19 de Dezembro de 1860.

O modo pratico da liquidação será determinado pela assembléa geral *ad hoc* convocada, guardadas as disposições do Codigo Commercial.

Art. 34. Os abaixo assignados obrigão-se pelo numero das acções que subscrevem, ou por qualquer numero inferior que lhes fôr distribuido, e se sujeitam ás dis-

posições destes Estatutos que approvão, autorisando os incorporadores, que nomeião para a Directoria, para requerer ao Governo Imperial sua approvação e para aceitar as alterações que o mesmo Governo Imperial lhes fizer.

(Seguem-se as assignaturas.)

Annexo n.º 4

Termo de contrato, pelo qual se concede, em virtude de Lei n.º 1,826 de 10 de Outubro de 1871, á Companhia denominada Estrada de Ferro da Leopoldina, organisada pelo engenheiro Antonio Paulo de Mello Barreto, na fórma do Decreto n.º 4.914 de 27 de Março deste anno, a subvenção de 9:000$000 por kilometro de estrada construida nesta provincia de Minas-Geraes, a partir de Porto-Novo do Cunha até á cidade Leopoldina.

Aos vinte e um dias do mez de Agosto de mil oito centos e setenta e dous, perante o Illustrissimo e Excellentissimo Senhor Doutor Joaquim Floriano de Godoy, e na presença do procurador fiscal interino da thesouraria provincial, foi celebrado com o engenheiro Antonio Paulo de Mello Barreto o contrato seguinte:

Art. 1.º O Governo da Provincia, autorisado pela Lei Provincial n.º 1826 de 10 de Outubro de 1871, concede á Companhia denominada Estrada de Ferro da Leopoldina, organisada pelo engenheiro Antonio Paulo de Mello Barreto, em virtude do Decreto n.º 4913 de 27 de Março de 1872, a subvenção de nove contos de réis por kilometro de estrada construida na provincia de Minas Geraes, a partir do Porto Novo do Cunha até á cidade da Leopoldina.

Art. 2.º A estrada será construida em condições apropriadas ao transporte commodo e seguro de passageiros e mercadorias de qualquer especie, em carros puchados por machinas locomotivas. Será de via singela, mas terá os desvios e linhas auxiliares que forem necessarios para o movimento dos trens. A via será de bitola estreita.

Art. 3.° Tanto para a incorporação da Companhia, como para o começo dos trabalhos da construcção da estrada, vigorarão os prazos fixados nos Arts. 5.° e 9.° do Decreto n.° 4914 de 27 de Março do corrente anno acima citado.

Art. 4.° Durante os cincoenta annos do privilegio, o Governo da Provincia não fará concessão para organisação de emprezas de outros caminhos de ferro dentro da zona de seis kilometros de cado lado, e na mesma direcção desta estrada salvo sendo com accordo da Companhia.

Art. 5.° As malas do correio e seus conductores, quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao thesouro geral ou provincial, os presos e seus respectivos guardas, os agentes policiaes e empregados provinciaes em serviço serão transportados gratuitamente pela Companhia, com as necessarias garantias e seguranças.

Art. 6.° A companhia ficará responsavel a indemnisar a provincia da quantia que receber, si não concluir o ramal até ao seu ponto terminal, nos prazos estipulados, com os capitaes e bens da mesma Companhia, sendo as obras realisadas avaliadas por arbitros profissionaes, nomeados pelas partes contratantes.

Art. 7.° A Companhia só terá direito á subvenção pelo numero de kilometros de estrada, cujas obras estiverem concluidas semestralmente, não devendo essa subvenção semestral ser superior a cinco contos de reis, excepto o pagamento do ultimo semestre, que será de todo o restante.

Art. 8.° Pelo não cumprimento de qualquer das clausulas deste contrato, e para as quaes já não estiverem estabelecidas penas especiaes, o Governo da Provincia imporá multas de 200$000 a 5:000$000.

Art. 9.° Em caso de desaccordo entre as partes con-

tratantes sobre os seus direitos e obrigações, será a questão resolvida por dous arbitros, um nomeado pelo Governo Provincial e outro pela Companhia. Si estes não concordarem, combinarão as partes na escolha de um terceiro. Si, porém, não houver accordo nesta escolha, cada uma das partes nomeará o seu, e a sorte decidirá dentre os dous o que resolverá a questão, aceitando um dos laudos proferidos

Art. 10. No fim do prazo de cincoenta annos, dentro do qual terá a mesma Companhia usofructo da estrada de ferro, passará esta a pertencer á provincia, em perfeito estado de conservação, sem mais onus algum para a mesma provincia.

Art. 11. A indemnisação que trata o artigo antecedente de ficar a estrada pertencendo á provincia, findo o prazo de cincoenta annos, poderá, no caso da Companhia conseguir da Assembléa Legislativa Provincial modificações da Lei n.° 1726 de 10 de Outubro de 1871, no sentido da clausula 28.ª do Decreto n.° 4914 de 27 de Março de 1872, ou do Governo Geral modificação do mesmo Decreto n.° 4914, pondo-o de harmonia com a Lei n.° 1826, ser substituida pela restituição por parte da Companhia das quantias que a mesma tiver recebido dos cofres provinciaes.

Art. 12. A subvenção de que trata o Art. 1.° só será devida por cada kilometro de estrada completamente acabada, incluindo assentamento de trilhos, pontes, desvios e todas as mais obras de arte, o que será verificado pelo engenheiro que o Governo Provincial designar, devendo a verificação preceder ao pagamento da subvenção, na fórma do Art. 7.°

E assim deu S. Ex. o Sr. Dr. Presidente da Provincia por findo este contrato, no qual se assignão o dito enge-

nheiro e o procurador fiscal, commigo José da Costa Carvalho, Secretario do Governo, que o subscrevi.

Dr. Joaquim Floriano de Godoy.
Antonio Luiz Maria Soares de Albuquerque.
Antonio Paulo de Mello Barreto.

Pagou de direitos a quantia de dous mil réis, como se viu do talão n.° 12, datado de hoje.

Secretaria do Governo, 22 de Agosto de 1872.

H. A. D. de Magalhães.

Annexo N.° 5

Decreto n.° 6005 de 9 de Outubro de 1875

Approva as Tarifas e Instrucções regulamentares para o serviço de transportes da Estrada de Ferro da Leopoldina

Hei por bem Approvar as Tarifas e Instrucções regulamentares, organisadas de conformidade com a clausula 24.ª das que acompanhárão o Decreto n.° 4914 de 27 de Março de 1872, para o serviço de transporte da Estrada de Ferro da Leopoldina, e assignadas por Thomaz José Coelho de Almeida, 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 nove de Outubro de mil oitocentos setenta e cinco, quinquagesimo quarto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador

Thomaz José Coelho de Almeida.

Instrucções e Tarifas da Companhia Estrada de ferro da Leopoldina

PASSAGEIROS

Art. 1.° Os passageiros de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes pagão as taxas das tabellas 1, 2 e 3.

Art. 2.° As crianças menores de tres annos, conduzidas ao collo, terão passagem gratuita: as menores de oito

annos, que se accommodarem duas em cada logar, pagarão meia passagem, devendo ser acompanhadas.

Art. 3.º Os viajantes só terão entrada nos carros, quando estiverem munidos de um bilhete ou passe de circulação em fórma, fornecido por um funccionario da Administração para isso autorisado.

Art. 4.º A distribuição dos bilhetes principia meia hora e acaba cinco minutos antes da hora fixada para a partida dos trens.

Art. 5.º Os bilhetes devem ser conservados para serem entregues ou apresentados aos empregados dos trens, sempre que por estes forem exigidos.

Art. 6.º Os bilhetes dão direito á passagem no trem, dia, classe e até á estação nelles indicada.

Art. 7.º Os passes concedidos em serviço do Governo, ou da Companhia, são intransferiveis, e seus portadores não podem viajar em carro de classe superior á designada nelles, ainda mesmo pagando a differença correspondente.

Art. 8.º A Administração tem o direito de tomar qualquer dos passes de que trata o artigo antecedente, quando apresentados por outras pessoas que não sejão as nelles indicadas, cobrando o duplo da passagem; nos casos de reincidencia os passes serão considerados de nenhum valor.

Art. 9.º Os passageiros sem bilhete, portadores de bilhetes não carimbados, ou que tenham carimbo de outro dia ou trem, pagarão o preço de sua viagem, contada do ponto de partida do trem, se pelo seu conhecimento de bagagem não estiver provada a estação de sua procedencia.

Art. 10. Os passageiros, que excederem ao trajecto a que tiverem direito, pagarão viagem addicional.

Art. 11. Os que viajarem em classe immediatamente superior á indicada em seu bilhete, pagarão uma viagem

addicional de 3.ª classe; se, porém, um viajante de 3.ª classe viajar em 1.ª pagará uma viagem addicional de 2.ª classe, sendo estas entre os mesmos pontos indicados no cartão que apresentar.

Art. 12. O passageiro que desembarcar em estação anterior á designada em seu bilhete, deve fazer entrega deste ao chefe da estação, não tendo direito a indemnisação alguma, e só poderá continuar a viagem, munindo-se de novo bilhete.

Art. 13. Os doentes que viajarem deitados, e os alienados devem ser acompanhados por pessoas que os vigiem e serão transportados em compartimentos ou carros separados, cobrando-se taxa dupla por passageiro; nunca menos, porém, de metade da lotação de um carro.

Art. 14. E' expressamente prohibido a qualquer viajante:

1.° Viajar em carros de classe superior á que designar o seu bilhete, salvo se préviamente houver pago a differença da passagem.

2.° Passar de um carro para outro, estando o trem em movimento,

3.° Viajar nas varandas dos carros, ou debruçar-se para fóra.

4.° Viajar nos carros de 1.ª e 2.ª classes estando descalços.

5.° Entrar ou sahir dos carros estando o trem em movimento.

Art. 15. A entrada dos trens é interdicta:

1.° Ás pessoas embriagadas ou indecentemente vestidas.

2.° Aos portadores de armas carregadas, materiaes inflammaveis, ou objectos cujo odôr possa incommodar aos viajantes.

Art. 16. Ninguem póde transportar comsigo nos trens

mais de uma arma de fogo, a qual deve ser apresentada ao chefe da estação para verificar si se acha descarregada.

Esta disposição não se applica aos agentes da força publica, que viajarem em serviço do Governo.

Art. 17. O passageiro que infringir as presentes instrucções e, depois de advêrtido pelos empregados da Companhia, persistir na infracção, será posto fóra da estação, restituindo-se-lhe o valor do bilhete, que houver comprado, se não tiver começado a viagem.

Se a infracção fôr commettida durante a viagem, o passageiro incorrerá na multa de 20$000 a 50$000, e no caso de recusar-se a pagal-a, ou se, depois desta satisfeita, não corrigir-se, o chefe de trem o entregará ao agente da estação principal mais proxima, para remettel-o á autoridade policial, a qual procederá como fôr de direito.

BAGAGENS

Art. 18. Os passageiros podem transportar, livre de frete e sob sua unica responsabilidade, um volume com roupa, artigos de toilette ou objectos de uso, durante o trajecto, cujo peso não exceda de 30 kilogrammas, e possa ser collocado por baixo de seu logar, sem incommodar os demais viajantes.

Esta concessão não se entende aos objectos preciosos.

Os menores que pagarem meia passagem não terão direito ao transporte gratuito de bagagem.

Art. 19. Toda a bagagem que não se achar nas condições do artigo precedente será despachada e conduzida em carro separado, para o que será entregue nas agencias 20 minutos antes da partida do trem que tiver de conduzil-a, e pagará no acto despacho as taxas da tabella n.° 4. A bagagem pelos trens mixtos pagará pela tabella n.° 4.

Art. 20. O minimum de um despacho de bagagem é de 200 reis.

Art. 21. Aos volumes de bagagem, cujo peso exceder de 100 kilogrammas, póde ser recusado transporte pelos trens de passageiros.

Art. 22. A bagagem submettida a despacho deve ser retirada no dia de sua chegada á estação destinataria. A que não fôr reclamada naquelle dia ficará, por conta e risco de quem pertencer, pagando de armazenagem 100 réis por dia e por 10 kilogrammas ou fracção de 10 kilogrammas.

A bagagem que a pedido, ou por negligencia do expedidor deixar de ser registrada no dia de sua entrega na estação, fica sujeita ás mesmas condições de armazenagem.

Art. 23. Os volumes apresentados de vespera poderão ser despachados mediante o pagamento da taxa addicional de 100 réis por cada um.

Art. 24. Os volumes de facil deterioração despachados ou não, que não forem reclamados no praso conveniente, poderão ser vendidos, e deduzido da importancia da venda o que fôr devido á Companhia, será o excedente recolhido ao cofre, á disposição da parte competente.

ANIMAES

Art. 25. O transporte de animaes far-se-ha pelos trens de cargas e mixtos, pagando o frete pela tarifa respectiva.

Art. 26. O despacho terá logar meia hora antes da partida dos trens que os conduzirem.

Art. 27. Os animaes devem ser retirados á chegada dos trens: caso o não sejão, serão remettidos para uma cocheira, por conta do consignatario, sem responsabilidade da estrada.

Art. 28. As capoeiras de gallinhas e os pequenos animaes ou aves, em gaiolas ou caixões engradados, estão sujeitos ás mesmas condições do despacho e recebimento de animaes.

Art. 29. A administração deverá ser préviamente avisada pelo expeditor que tiver de transportar grande numero de animaes, afim de ser effectuado o transporte.

MERCADORIAS

Art. 30. O despacho de mercadorias principiará ás 7 horas da manhã e finalisará ás 4 horas da tarde, e a entrega começará ás 6 horas da manhã e terminará ás 5 da tarde.

Art. 31. Os volumes apresentados a despacho que não estiverem em boas condições de acondicionamento podem ser recusados, ou aceitos sob a responsabilidade do remettente, declarada na nota de expedição, e isto quando não resulte damno ás outras mercadorias.

Art. 32. Depois de effectuado o despacho das mercadorias será fornecido á parte um recibo, á vista do qual serão as mesmas retiradas nas estações de destino.

Art. 33. Quando em quaesquer volumes forem encontradas, junto a outros objectos, materias inflammaveis que não tenhão sido manifestadas, serão estas inutilisadas, pagando o expeditor 50$000 de multa; e para garantia desta serão apprehendidos os outros objectos e vendidos, entregando-se o producto á parte, depois de deduzida a multa.

Art. 34. Quando no acto da conferencia fôr encontrado em algum volume genero de natureza diversa da indicada no despacho, com o fim de ser cobrada taxa inferior á devida, se cobrará pelo peso de todo o volume o duplo da tabella relativa ao genero de taxa mais elevada que o mesmo volume contiver.

Art. 35. Quando um volume contiver generos sujeitos a differentes taxas, cobrar-se-ha o frete de todo o volume pela taxa mais elevada.

Art. 36. As massas indivisas que tiverem mais de 200 kilogrammas pagarão a taxa addicional de 500 réis por cada 100 kilogrammas de excesso até uma tonelada.

Exceptuão-se da taxa addiccional os generos das tabellas 17, 18 e 20.

Art. 37. Nenhum despacho de um ou mais volumes pagará menos de 200 réis, que é considerado o *minimum* de inscripção para um qualquer transporte.

DESPACHOS ESPECIAES

Art. 38. As pedras e metaes preciosos em bruto, e em obras e o dinheiro serão despachados pela taxa que fôr convencionada, não excedendo de $^1/_4$ % *ad valorem*.

Art. 39. Madeiras em tóros rectilineos, falquejada ou serrada em pranchões ou em taboas amarradas, despacha-se calculando o peso de cada peça do modo seguinte:

Mede-se o maior diametro horizontal ou largura em centimetros; o maior diametro vertical ou altura em centimetros, o comprimento total em metros: multiplicão-se estas tres dimensões, divide-se o producto por 10, e tem-se o peso em kilogrammas (que dividido por 4,000, é a unidade da tarifa).

No despacho da madeira observar-se-ha o seguinte:

1.° Qualquer porção de madeira, tendo esta de comprimento até 2,^{m}50, será despachada pelo peso que se verificar, conforme o calculo acima.

2.° Se a madeira tiver mais de 2,^{m}50 até 5,^{m}00, não poderá ser despachada por peso inferior a 6 toneladas.

3.° A madeira que exceder a 5,^{m}00 e tiver até 10,^{m}00 de comprimento, não poderá ser despachada por peso inferior a 10 toneladas.

4.° A madeira que exceder a 10 metros só poderá ser despachada mediante ajuste prévio com a Administração.

A carga e descarga são feitas pelos expeditores ou consignatarios, ou pela estrada, á razão de 1$000 por tonelada para carga, e 200 réis por tonelada para descarga; devendo esta ser effectuada dentro de 24 horas, a partir da chegada do trem.

Art. 40. As madeiras designadas nos §§ 2.° e 3.°, quando não tiverem o peso de 6 toneladas no primeiro caso e 10 no segundo, poderão ser despachadas, pagando a taxa correspondente ao peso que se verificar pela medição, no caso de sujeitar-se o remettente á demora que possa haver até que se apresente carga da mesma qualidade para complemento da lotação dos carros.

Art. 41. Madeiras curvas:

Despachão-se nas mesmas condições do artigo antecedente, mas as dimensões para o calculo serão tomadas do espaço rectangular que occupar a carga nos wagons.

Art. 42. Caibros, varas, pipas moirões, taboas soltas e peças de pequena secção de madeira curva ou rectilinea, despachão-se nas mesmas condições do artigo antecedente.

Art. 43. Mobilia paga, quando encaixotada ou engradada, as taxas da tabella 6.

A mobilia não engradada paga pela tabella 5.

O peso da mobilia será calculado nunca menos de 200 kilogrammas para um metro cubico ou $^1/_5$ de tonelada (o mesmo da madeira dividido por 5).

A mobilia envernisada ou contendo vidros ou vidraças, será despachada pela tarifa 5.

Quando não venha engradada ou encaixotada, a Administração não assume, por avaria que possa haver, responsabilidade alguma.

Art. 44. Caixas, bahús, pipas e barricas vasias, banheiras e obras de folha de Flandres, engradadas, calcular-se-ha o peso do mesmo modo que se calcula o da madeira, dividindo-o por 5.

Art. 45. Lenha, calcular-se-ha o peso do mesmo modo que o da madeira, tomando-se as dimensões do volume occupado no carro.

Art. 46. Tijolos, telhas, parallelipipedos e semelhantes, serão despachados calculando-se o peso do milheiro na proporção do peso de 10 dos de maiores dimensões da remessa.

Art. 47. Carretas e vehiculos para estradas de ferro despachão-se, desmontados, pela tabella 15.

Carros para estradas de ferro, robocados, despachão-se pela metade da mesma tabella.

Art. 48. Locomotivas robocadas despachão-se pela tabella 16.

Locomotivas desmontadas despachão-se pela mesma tabella e mais 50 %.

Art. 49. Os cadaveres serão transportados em wagons de cargas, cobertos, pagando pelos trens de cargas, ou mixtos, metade da lotação de um carro de 3ª classe.

Art. 50. Os animaes ferozes ou bravios só poderão ser transportados pelos trens de cargas, por taxa convencional, e unicamente quando estiverem acondicionados com toda a segurança.

ARMAZENAGEM

Art. 51. As mercadorias de tarifas 5 a 8, 19 e 21 poderão ser conservadas livres de armazenagem 10 dias nas estações do interior, depois da chegada dos trens que as conduzirem.

Art. 52. As mercadorias que não tiverem sido reclamadas dentro do praso marcado, pagarão de armazenagem

de cada 10 kilogrammas e dia de demora, nos 10 primeiros dias, 20 réis; nos 20 seguintes, 50 réis; e nos seguintes até completar 90, 100 réis.

Art. 53. Pela armazenagem paga se dará recibo de talão impresso.

Art. 54. Passados 90 dias de armazenagem, serão as mercadorias vendidas em leilão publico pela Administração da estrada, e o producto, depois de feita a deducção do que fôr devido, entrará para a caixa, onde ficará á disposição do consignatario.

Art. 55. Exceptuão-se desta disposição as mercadorias de facil deterioração, as quaes, não sendo de prompto reclamadas, serão vendidas antes de se damnificarem, procedendo a Administração da estrada, depois de deduzir a importancia que lhe fôr devida, como no final do artigo precedente.

Art. 56. A Administração não se responsabilisa pelas avarias que occorrerem aos generos das tarifas 17, 18 e 20, por ficarem elles expostos ao tempo.

Art. 57. Se não forem retirados dentro de um mez, serão vendidos; e, deduzida a importancia devida á estrada, proceder-se-ha para o restante como no final do art. 54.

INDEMNIZAÇÕES

Art. 58. A estrada não se responsabilisa por esgoto de liquidos ou diminuição de peso dos objectos conduzidos a frete, salvo provando-se malversação.

Tambem não se responsabilisa pelos estragos produzidos por força maior, como sejão, incendios, rebelliões, desmoronamentos, etc., etc.

Igualmente não responde pela avaria dos generos encaixotados ou enfardados, salvo mostrando-se na caixa ou involucro signaes exteriores de estragos, devidos á culpa

ou negligencia dos empregados, nem tão pouco se responsabilisa pelo estado em que chegarem a seu destino os de facil deterioração.

Art. 59. Em caso de perda ou damno, de um ou mais volumes de bagagem, o passageiro tem direito de reclamar da Administração a somma correspondente ao peso dos objectos perdidos ou damnificados, na razão de 5$000 por 10 kilogrammas, ou fracção de 10 kilogrammas.

Se a indemnização tiver logar por damno ou avaria, e na razão da somma fixada no presente artigo, a bagagem ficará pertencendo á Companhia.

Art. 60. No caso de extravio, falta ou damno de qualquer volume de mercadorias, por culpa provada do pessoal ou do serviço da estrada, terá o consignatario direito a ser indemnizado do prejuizo que soffrer, na importancia que justificar por documentos.

Quando não puder demonstrar este valor de modo satisfactorio, ou quando a mercadoria fôr de valor incerto, essa indemnização nunca poderá ser superior a 5$000 por 10 kilogrammas, salvo a disposição do art. 62.

Art. 61. A Companhia sómente se responsabilisa pelos damnos ou perdas no transporte de animaes, provando-se que por culpa de seus empregados forão elles extraviados, maltratados durante a viagem ou excedida a lotação dos respectivos carros.

Neste caso, não será, porém, obrigada a indemnização superior á seguinte:

Para animaes de montaria.....	100$000
Bois, vaccas, etc.....	50$000
Bezerros, carneiros, cães e porcos....	10$000
Aves e pequenos animaes.....	1$000

Salvo sómente a disposição do art. 62.

Art. 62. A estrada responsabilisa-se, nas condições dos

arts. 60 e 61, pelos valores dos animaes, e bem assim pelos valores declarados de quaesquer objectos de transporte, sempre que, além dos fretes, tiver sido paga a taxa addicional de seguro de 2 % *ad valorem*.

O *minimum* deste seguro é de 1$000 por expedição.

Art. 63. Das faltas e avarias encontradas no acto da entrega dos volumes ao consignatario, o agente da estação fará declaração circumstanciada em a nota de expedição que tem de entregar.

Art. 64. As reclamações, em caso de excesso de frete, extravio, falta ou avaria de volume, serão feitas pelos consignatarios ou remettentes, em modelo impresso, que lhes será fornecido pela agencia, por cujo intermedio irão convenientemente informadas ao escriptorio central, onde aguardarão despacho.

A nota de expedição acompanhará a reclamação.

TELEGRAPHO

Art. 65. Pela transmissão de telegrammas particulares de uma para qualquer das outras estações, cobrar-se-ha a taxa de 1$500 por 20 palavras, addicionando-se 500 réis por cada 10 palavras mais.

§ 1.° As taxas serão pagas ao agente na estação de procedencia na occasião em que o remettente apresentar o telegramma.

§ 2.° Têm preferencia aos telegrammas particulares os que forem relativos ao serviço da estrada, os do Governo Geral e os dos Governos Provinciaes.

Art. 66. Os telegrammas serão recebidos em todas as estações, tanto nos dias uteis como nos santificados ou de festa nacional, durante o tempo em que estiverem abertas as estações, e serão transmittidos sem demora.

§ 1.° Devem conter os nomes das estações de destino, o das pessoas a quem são dirigidos, logar de residencia

do destinatario, com a indicação da rua e numero da casa.

§ 2.º Devem ser escriptos de modo que possão ser lidos facilmente e redigidos com clareza.

§ 3.º Os telegrammas em lingua nacional ou estrangeira devem ser escriptos de modo que se possa entender distinctamente, letra por letra.

§ 4.º Não devem conter observações, rasuras, palavras emendadas ou inutilisadas por meio de riscos.

§ 5. É prohibido o uso de cifras secretas.

Art. 67. Os telegrammas de mais de 100 palavras podem ser recusados ou retardados para se transmittir outros mais breves, embora escriptos posteriormente.

Art. 68. Muitos telegrammas successivos do mesmo remettente, para o mesmo ou differentes destinatarios, só poderão ser aceitos quando não houver outros telegrammas a transmittir.

Art. 69. É prohibida a transmissão de qualquer telegramma contrario ás leis, prejudicial á segurança publica, ou offensivo á moral e bons costumes.

Art. 70. Tudo o que o communicante escrever em sua minuta para ser transmittido entra na contagem das palavras.

§ 1º Conta-se, como uma, qualquer palavra que não tenha mais de sete syllabas; a que contiver maior numero será contada como duas.

§ 2.º Toda a palavra composta, escripta de modo que forme uma só, como tal será contada, de conformidade com o disposto no paragrapho anterior. Se, porém, as partes de que ella se compuzer forem escriptas separadamente ou mesmo reunidas pelo traço de união, serão contadas como outras tantas palavras.

§ 3.º Todo o caracter alphabetico, ou numerico, isolado,

toda a palavra ou particula seguida de apostrophe será contada como uma palavra.

§ 4.° Os numeros escriptos em algarismos contão-se por tantas palavras quantas forem as series de cinco algarismos que contiver e mais uma pelo excedente.

§ 5.° Será contada como uma só palavra o numero que tiver menos de cinco algarismos.

§ 6.° As virgulas, pontos e traços de divisão serão contados como outros tantos algarismos.

§ 7.° Os algarismos escriptos por extenso serão contados pelo numero de palavras empregadas para os exprimir.

§ 8.° Cada palavra sublinhada será contada como duas palavras.

§ 9.° Os signaes de accentuação não serão contados.

Art. 71. Entrão na contagem das palavras: a direcção, a assignatura, as indicações relativas ao modo de remessa do telegramma, o reconhecimento da assignatura, os pedidos de repetição para conferencia, de avisos de recepção e as palavras — resposta paga para — palavras — os nomes proprios de pessoas, cidades, praças, ruas, etc., os titulos, sobrenomes, particulas e qualificações.

Art. 72. Não serão taxadas quaesquer palavras ou signaes accrescentados no interesse do serviço do telegrapho.

Igualmente não serão taxadas a data, a hora de apresentação do telegramma, assim como o logar e procedencia, senão quando o communicante os escrever na minuta e exigir a transmissão.

Art. 73. Mediante a taxa addiccional de 500 réis, que será paga com a de telegrammas, a Administração da estrada se encarregará de fazel-o chegar com a possivel brevidade ao logar a que se destinar, com tanto

que este não diste mais de um quarto de legua nas estações.

Fóra desses pontos e para outros quaesquer será remettido o telegramma pelo Correio, sem pagamento de taxa addicional, ficando a despeza do sello comprehendida na taxa do telegramma.

Art. 74. O telegramma poderá ficar na estação do destino até que o destinatario venha procural-o.

Art. 75. Para a execução das disposições precedentemente indicadas deverá o communicante fazer as respectivas declarações na minuta do telegramma, do seguinte modo: — Pela estrada — Pelo Correio — Na estação.

Art. 76. Ao empregado da estrada incumbido da conducção do telegramma ao domicilio do destinatario, não é permittido encarregar-se das respostas ou de outro telegramma a transmittir.

Art. 77 Na ausencia do destinatario, os telegramas serão entregues ás pessoas de sua familia, a seus empregados, criados ou hospedes, salvo se o communicante designar na minuta um delegado especial. A pessoa que receber o thlegramma em nome do destinatario deverá assignar o recibo, indicando esta circumstancia.

Art. 78. Os telegrammas que devem ser procurados na estação de destino só serão entregues ao proprio destinatario ou á pessoa por elle competentemente autorisada.

Art. 79. O communicante póde pagar de antemão a resposta do telegramma que apresentar, fixando o numero de palavras. Neste caso a minuta do telegramma deve ter a declaração — Resposta paga para — palavras — antes da assignatura do communicante.

Art. 80. Se a resposta tiver menor numero de palavras do que o indicado no telegramma, não se fará restituição

da taxa. Se o numero de palavras fôr maior, o excesso será pago pela pessoa que apresentar a resposta.

Art. 81. A resposta para ser transmittida deve ser apresentada dentro de 48 horas que se seguirem á da entrega do telegramma primitivo do destinatario. A resposta, apresentada depois de findo este praso, fica sujeita ao pagamento da taxa.

Art. 82. O communicante póde exigir da estação de destino a repetição integral de seu telegramma, pelo que pagará a mesma taxa deste; se quizer simples aviso de recepção pagará 10 % de taxa.

Art. 83. O telegramma, antes de começar a transmissão, póde ser retirado, restituindo-se ao communicante a taxa com desconto de 10 %.

Art. 84. A transmissão do telegramma pode ser interrompida, a pedido do communicante, sem que elle tenha direito á restituição da taxa paga.

Art. 85. O pedido para que o telegramma expedido não seja enviado ao destinatario deve ser feito por novo telegramma, que será sujeito á taxa, a qual será restituida, se o pedido não chegar a tempo de ser satisfeito.

Art. 86. O communicante tem direito á restituição da taxa nos seguintes casos:

(*a*) Quando o telegramma não chegar ao seu destino por qualquer causa devida ao serviço do telegrapho.

(*b*) Quando o telegramma enviado ao destinatario estiver alterado a ponto de não satisfazer o fim a que é destinado.

(*c*) Quando o telegramma pelo qual se tiver cobrado a taxa addicional chegar á casa do destinatario com demora maior de uma hora depois da recepção da estação de destino.

Art. 87. Nos casos ordinarios, a transmissão dos telegrammas far-se-ha segundo a ordem de sua apresentação na estação.

Art. 88. Os telegrammas do Governo e das autoridades, embora apresentados posteriormente aos dos particulares, serão sempre expedidos em primeiro logar.

Art. 89. Os empregados da estrada são obrigados a guardar o mais rigoroso segredo sobre os telegrammas. São-lhes applicaveis pelo extravio ou abertura dos despachos telegraphicos e pela divulgação dos segredos nelles contidos, as leis que garantem os segredos das cartas confiadas ao Correio.

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 90. No calculo dos fretes as fracções de kilometro e de 10 kilogrammas pagarão por unidade inteira; as de toneladas metricas (1.000 kilogrammas) se excederem de meia serão contadas por unidades e por meia unidade se forem inferiores áquelle limite.

Na importancia total do frete de um despacho as fracções menores de 20 réis serão contadas como 20 réis.

Art. 91. As mercadorias, que não puderem ser misturadas com outras, sem que as damnifiquem, só serão transportadas pelo frete de um wagon (6.000 kilogrammas).

Art. 92. Desde que um expeditor necessitar de um wagon para a carga completa de mercadorias deve requisital-o com antecedencia de 24 horas, e de 48 horas, se o pedido fôr de dous ou mais wagons. O expeditor fica sujeito á multa de 5$000 por wagon se as mercadorias não forem remettidas á estação no dia convencionado. A importancia desta multa é depositada no acto da requisição; e a Administração, no dia immediato ao fixado para a expedição, poderá dispôr dos wagons. O chefe da estação deve prevenir com antecedencia ao expeditor do dia e hora em que os wagons estarão á sua disposição.

Nas estações intermediarias os wagons são carregados

pelos trabalhadores do expeditor, dentro do praso que lhe fôr fixado.

A Administração poderá fazer o serviço de carga e descarga no caso de negligencia por parte dos expeditores ou consignatarios ou por convenio, cobrando, além do frete, a taxa de 4$000 por carga de wagon e 2$000 por descarga.

Art. 93. Nenhum expeditor de um ou mais wagons de mercadorias póde exceder sob qualquer pretexto a lotação dos mesmos wagons.

O expeditor é responsavel por qualquer avaria causada nos vehiculos da estrada de ferro pelos seus agentes na carga ou descarga das mercadorias.

Art. 94. Nas estações intermediarias as mercadorias só são recebidas para serem transportadas nos trens que ahi pararem. Os dias e horas das passagens dos trens são affixados nas ditas estações.

Art. 95. A Administração não se obriga a transportar objectos de um peso superior a 1.000 kilogrammas, ou que exijão a conservação de um ou mais wagons sobre a linha principal, nas estações onde não houver linha de desvio.

Art. 96. O transporte de objectos, que reclamarem o emprego de um material especial, não é obrigatorio.

Art. 97. O transporte de materias inflammaveis, taes como phosphoros, liquidos alcoolicos, agua-raz, vitriolo, essencias e outras substancias perigosas, como fogos artificiaes, etc., ou de volume, cujo involucro possa occasionar incendio, não póde ter logar pelos trens de passageiros. Estes objectos devem ser acondicionados em barris, ou caixões de madeira, completamente fechados, e são expedidos pelos trens de mercadorias, sem que a Companhia se responsabilise por qualquer avaria, salvo malversação provada por parte do pessoal da Companhia.

Art. 98. A polvora e outras substancias de grande

perigo só podem ser transportadas acondicionadas em duplos involucros de madeira, ou caixas de cobre, devidamente fechados.

Art. 99. Em relação ao volume a carga dos wagons abertos não póde exceder ás devidas dimensões.

Art. 100. Os saccos vasios, usados, e destinados ao transporte pela estrada de ferro de generos produzidos no paiz, o que em caso de duvida será attestado pelo chefe da estação, são conduzidos gratuitamente sem responsabilidade da Administração. Estes artigos ficão sujeitos á armazenagem por occasião de demora.

Art. 101. No caso de perda do conhecimento de despacho de mercadorias, bagagem, etc., o recebedor, depois de justificar sua identidade, poderá receber seus objectos mediante um recibo pelo mesmo formado.

Art. 102. A Administração não responde pelos objectos depositados em seus armazens, antes de serem elles submettidos a despacho.

Art. 103. A Administração tem o direito de abrir os volumes todas as vezes que suspeitar que se faz uma falsa declaração de seu conteúdo.

Art. 104. A Administração póde nas estações do interior fazer adiantamentos de dinheiro sobre os generos destinados ao transporte da estrada de ferro, mediante uma commissão convencionada, com tanto que o valor da mercadoria exceda, pelo menos, o duplo da mesma somma.

Art. 105. A Companhia recebe carga nas estações do interior para a Côrte e vice-versa, mediante a commissão de 30 rs. por 10 kilogrammas, alem das taxas da tarifa.

Art. 106. Nas estações do interior serão fornecidos saccos vasios para transporte de café, mediante a taxa de 20 réis por cada 10 kilogrammas.

Art. 107. As mercadorias sujeitas a se deteriorarem pagão o seu frete, qualquer que seja a tarifa por que forem transportadas, sempre no acto da inscripção.

Art. 108. Os objectos que não se acharem sufficientemente acondicionados e que não tiverem um endereço ou marca intelligivel podem ser recusados, ou transportados sem responsabilidade da Companhia, fazendo-se esta declaração nos respectivos conhecimentos.

Art. 109. A responsabilidade da Companhia só cessa com a entrega dos objectos aos destinarios ou seus delegados, salvo os casos especificados nas presentes instrucções, e para os quaes esta responsabilidade está definida.

Art. 110. Em caso de perda ou damno da mercadoria, salvo os casos de que trata este regulamento, a Administração é responsavel unicamente pelo valor real e immediato dos volumes extraviados, e não pelos lucros, que de sua entrega erão esperados.

Art. 111. As malas do Correio e seus conductores serão transportados gratuitamente, e bem assim os dinheiros do Thesouro Nacional ou Provincial, por conta e risco do Governo.

Art. 112. As concessões de trens especiaes para passageiros, cargas, animaes, etc., etc., poderão ser feitas pela Administração e por preços e condições convencionadas.

Art. 113. A importancia dos fretes dos trens e carros especiaes é paga no acto da requisição.

A Administração não restitue a importancia destes transportes quando não se effectuarem por vontade, ou negligencia dos que os tiverem requisitado.

Art. 114. Os empregados da estrada de ferro devem ministrar aos expeditores todas as informações necessarias para a intelligencia e cumprimento das presentes instrucções.

Palacio do Rio de Janeiro, 9 de Outubro de 1875. — *Thomaz José Coelho de Almeida.*

PAUTA PARA APPLICAÇÃO DAS TARIFAS

A

Abelhas	5
Aboboras	10
Açafates e semelhantes	6
Acidos mineraes	5
Aço	6
Acordeões	5
Aduellas	17
Aguardente	6
Aguas medicinaes	6
Agua-raz	5
Alabastro em bruto	8
Alabastro em obra	5
Alambiques e pertenças	8
Alcatrão	6
Alcool	5
Algodão	7
Alhos	6
Almofarizes de metal, pedra ou madeira	6 e 7
Almofadas	6
Alpiste	6
Alvaiade	6
Amendoas	6
Amendoim	7
Ancoras	6
Angico, resina, gomma ou folhas	6
Anil	6
Animaes empalhados ou embalsamados	5
Animaes ferozes	(frete convencional)
Animaes pequenos engaiolados	10
Animaes pequenos soltos	13
Animaes de sella	11
Aniz	6

Arados e instrumentos de utilidade á lavoura..... 8
Arame de metal..... 6
Araruta..... 8
Archotes..... 6
Arcos de ferro ou madeira..... 6
Ardosia..... 17
Arêa..... 20
Argilla..... 20
Armações envernizadas com vidro para lojas..... 5
Armações para chapéos de sol..... 6
Armações para igrejas..... 5
Armamentos..... 6
Arreios..... 6
Arroz..... 8
Artigos de folha de Flandres não classificados..... 9
Artigos de luxo não classificados..... 5
Artigos de pacotilha não classificados..... 6
Arvores e arbustos vivos..... 20
Asphalto..... 18
Assucar..... 8
Avelãs..... 6
Aves empalhadas..... 5
Aves engaioladas..... 10
Aves soltas..... 14
Azeite doce ou outros..... 6
Azeitonas..... 6
Azulejos..... 6

B

Bacalhão..... 8
Bacias de metal..... 6

Bagagens pelos diversos trens	4
Bagas de mamona ou de zimbro	6
Bahús vasios	9 e 20
Baionetas	6
Balaios do paiz e outros	6 e 20
Balanças	5 e 6
Balas	6
Baldes de metal ou de madeira	6
Balões	6
Bambinellas	6
Bambú	17
Banha de porco	6
Banheiras	8
Barricas e barris vasios	20
Barro	20
Barrotes	17
Batatas alimenticias	8
Bestas e burros	11
Bezerros	12
Bilhares e bagatellas	6
Biscoutos	5
Boiões vasios	6 e 20
Bois e vaccas	12
Bolacha	8
Bolsas de viagem	6
Bombas para poços e cisternas	6
Botijas vasias	6 e 20
Breu	6
Brinquedos	6
Brochas para pintar ou caiar	6
Bronze em bruto	6
Bronze em objectos de arte	5
Barras de ferro	5
Bustos	5

C

Cabeçadas ou cabeções para animaes..... 6
Cabello..... 7
Cabos..... 6
Cabriolets..... 15
Cabritos..... 15
Caça..... 10
Cacáo..... 7
Cachimbos..... 6
Cadaveres..... (vid. instrucções)
Cães..... 13
Café em grão ou encascado..... 7
Café moido..... 6
Caibros..... 17
Caixas de guerra..... 5
Caixas vasias de madeira, folha ou papelão. 9 e 20
Cal..... 18
Calçado..... 6
Caldeiras..... 6
Caldeiraria (artigos não classificados)..... 6
Camphora..... 6
Canna de assucar..... 17
Canna da India..... 17
Canella..... 6
Cangalhas..... 6
Canôas..... 20
Canos de barro..... 18
Canos de metal..... 6
Capachos..... 6
Capim..... 20
Capoeiras vasias..... 20
Carnaúba..... 6
Carne fresca, secca ou salgada..... 8
Carneiros..... 13

Caroços de algodão	7
Carroças	15
Carroças desmontadas	6
Carros de mão	6 e 20
Carros de passeio	15
Carros funebres	15
Carros para estradas de ferro, desmontados	15
Carros para estradas de ferro, rebocados	15
Carvão animal ou vegetal	8 e 21
Carvão mineral	18
Cascas de arvores	7 e 20
Cascas de coco	20
Castanhas	6
Cavallos	11
Cavernas para embarcações	17
Cebolas e cebolinhos	6
Centeio	6
Cera em bruto ou em velas	6
Cera em obras não classificadas	5
Cereaes não classificados	8
Cerveja	6
Cevada	6
Chá	6
Champagne	6
Chapas de ferro ou zinco, etc., para coberturas	6
Chapas para fogões	6
Chapéos	6
Chapelaria (artigos não classificados)	6
Charutos	6
Chifres	20
Chocolate	6
Chouriços	6

Chumbo em bruto ou de munição	6
Chumbo em obra não classificada	6
Cigarros	6
Cimento	18
Cocos seccos ou verdes	6
Cofres de ferro	6
Coke	18
Colchões de palha, capim, etc	6
Colchões de tecido metalico	5
Colla	6
Confeitaria (artigos não classificados)	6
Conservas em latas (não classificadas)	6
Cordas diversas	6
Corda de embira e outras do paiz	7 e 20
Correame militar	6
Correntes de ferro ou de latão	6
Cortiça em bruto	20
Cortiça em obra (não classificada)	9
Couçoeiras	17
Couros	17
Couros trabalhados ou envernizados	6
Crina vegetal ou animal	7
Cristaes em obras	5
Cristaes em bruto	7
Cubos para distillações, engenhos, etc	8
Cubos, pinas e raios para rodas	6
Cutelaria (artigos não classificodos)	6
Cylindro de ferro	6

D

Dinheiro	(frete convencionado)
Doces estrangeiros ou do paiz	6
Dormentes de madeira	17
Dormentes de ferro	6

E

Eixos	6
Embira	20
Encerados para mesas ou tapetes	6
Encommendas pelos trens de viajantes	4
Enxadas	8
Enxergas para animaes	6
Enxergões	9
Enxofre	6
Equipamento militar (não classificado)	6
Ervilhas seccas	6
Escadas de mão ou para armador	17
Escadas para casas, desmontadas	6 e 17
Escaleres	20
Escovas de qualquer especie	6
Esmeril	6
Espadas	6
Especiarias não classificadas	6
Espelhos	5
Espingardas	6
Espiritos (não classificados)	5
Essencias (não classificadas)	5
Estacas para cercas	17
Estampas	6
Estanho em bruto ou em obra não classificada	6
Estatuas	5
Esteiras da India	6
Esteiras para cangalhas ou de tabúa	20
Estojos de instrumentos cirurgicos, mathematicos, etc.	6
Estopa em bruto	6
Estopa em obras não classificadas	6
Estrume	20

F

Fachina (varas de)	20
Farelo	8
Farinha de mandioca, milho, trigo e outras nutritivas	8
Fazendas de seda	6
Fazendas diversas (não classificadas)	6
Feijão	8
Feltro	6
Feno	20
Ferraduras para animaes	6
Ferragens (não classificadas)	6
Ferramentas diversas	6
Ferrolhos	6
Ferro bruto ou em obra não classificada	6
Ferro de engommar	6
Ferro velho, em chapa, barra, arco ou verga	6
Ferro em barra ou vergas dobradas	6
Fibra vegetal para cordoaria	7 e 20
Fios	5
Flôres artificiaes	5
Flôr de cainca ou outra para enchimento	6 e 20
Flôres naturaes	5
Fogareiros	6
Fogos artificiaes	5
Fogões de ferro	6
Folhas medicinaes	7
Folles	6
Forjas portateis	6
Fôrmas diversas	6
Fôrmas para assucar	8
Fornalhas e fornos de ferro	6
Fornalhas para engenho	8

Fouces	8
Frutas a granel	20
Frutas frecas	10
Frutas seccas ou em doce	6
Fubá	8
Fumo do paiz e outros	6

G

Gaiolas	10
Gallinhas	10
Gamellas	6
Gansos	10 e 14
Garrafas vasias	6 e 20
Garrafões vasios	6 e 20
Gatos	10 e 13
Gaz liquido	5
Gelatinas	6
Geléas	6
Gelo	6
Genebra	6
Generos alimenticios de primeira necessidade não classificados	8
Generos de exportação não classificados	7
Generos de importação não classificados	6
Generos de perigo ou de cuidado não classificados	5
Gengibre	6
Gesso	6
Gigos vasios	9 e 20
Giz	6
Globos de vidro ou louça	5
Globos geographicos	5
Gomma arabica e outras não classificadas	6
Gomma de mandioca e outras do paiz	6

Grades de ferro ou madeira..... 6
Granadas..... 5
Graxa animal..... 6
Graxa para calçado..... 6
Grelha de ferro..... 6
Guano..... 26
Guarda-roupa, musicas, papeis, etc..... 5 e 0
Guindastes..... 6 e 20

H

Harpas..... 5
Herva matte..... 6
Hervas medicinaes e outras não classificadas..... 7
Hortaliças frescas..... 10

I

Imagens..... 5
Impressos..... 6
Incenso..... 6
Inhame e outras raizes alimenticias..... 10
Instrumentos de cirurgia, engenharia e semelhantes..... 5
Instrumentos de musica, optica e semelhantes..... 5
Instrumentos para lavoura..... 8

J

Jacás..... 9 e 20
Jangadas..... 20 e 18
Jarros de louça, vidro, barro, etc..... 6
Joias..... (taxa convencional)
Jumentos..... 11
Junco da India,..... 17
Junco do paiz..... 17

K

Kerosene em latas encaixotadas.....	5

L

Lã em bruto ou em obras não classificadas..	6
Lacre.....	6
Ladrilhos de azulejo ou marmore	6 e 18
Ladrilhos de barro, louça, etc.....	18
Lages.....	18
Lampeões e lanternas, com vidros.....	5
Lampeões e lanternas, sem vidros.....	6
Latão em obra.....	6
Lavatorios envernizados.....	5 e 6
Lavatorios de ferro ou madeira ordinarios..	6
Legumas frescos.....	10
Leite condensado.....	6
Leite fresco.....	10
Leitões	10 ou 13
Lenha.....	20
Lentilhas	8
Licores.....	6
Limalha de ferro.....	6
Limas de aço.....	6
Linguas frescas, seccas ou salgadas.....	6
Linguiças	6
Linha parra costura.....	6
Linhaça.....	6
Liteiras.....	15
Livros.....	6
Lixa.....	6
Locomotivas desmontadas.....	16 e mais 50 %
Locomotivas rebocadas.....	16
Louça	5
Louça de barro do paiz.....	6

Louça em barricas, caixas ou gigos..... 6
Louça em lages..... 18
Louza para escrever..... 6

M

Macacos de ferro..... 6
Macarrão e outras massas alimenticias..... 6
Machados..... 8
Machinas de copiar cartas..... 6
Machinas de costura..... 5
Machinas photographicas..... 5
Machinas de fazer farinha e suas pertenças. 19
Machinas de descaroçar algodão..... 19
Machinas em geral, destinadas á lavoura ou preparo de seus productos..... 19
Machinas para fabrico de telha, tijolo, etc... 19
Machinas de imprimir..... 6
Machinas para tecidos..... 19
Machinas pequenas não classificadas..... 6
Madeiras..... 17
Maisena..... 8
Malas de viagem, vasias..... 6
Malhos para ferreiro..... 6
Mangas de vidro..... 5
Mandioca..... 10
Manteiga..... 6
Mappas e manuscriptos..... 6
Mariscos..... 6
Marfim..... 6
Marmore em bruto..... 18
Marmore em obra..... 5
Marquezas..... 6
Marrecos..... 10
Marroquim..... 6

Martellos	6
Massas	6
Materiaes de construcção, não classificados	17
Medicamentos não classificados	6
Medidas diversas	6
Mel de abelhas	6
Mel de canna	8
Meninos de menos de 3 annos de idade ao collo	gratis
Mesas envernizadas	5 e 6
Mesas de ferro ou madeira ordinarias	5 e 6
Milho	8
Mochos envernizados	5 e 6
Mochos ordinarios	5 e 6
Mobilia envernizada	5 e 6
Mobilia ordinaria, usada ou em máo estado	5 e 6
Modelos	5
Moendas para engenho e pertenças	19
Moinhos para café, pimenta, etc	6
Moinhos para lavoura	18
Moirões	17
Moitões e cadernaes	6
Molas	6
Molduras	5
Moringues de barro	5
Mós	19

N

Novilhos	12
Nozes	6

O

Objectos preciosos d'arte	5
Objectos de cuidado e perigo	5
Objectos de luxo, de ferro, cobre, bronze, ou qualquer outra qualidade	5

Objectos manufacturados não classificados..	6
Objectos de marcenaria e carpintaria desmontados.....	6
Objectos de sirgueiro.....	5
Obras de cabelleireiro.....	6
Oleados.....	6
Oleo de amendoas doces.....	6
Oleos de qualquer qualidade não classificados.....	6
Oratorios	5 e 6
Orgãos	5 e 6
Ornamentos para igreja.....	5
Ossos.....	20
Ovos	10
Ouro em bruto.....	(taxa convencional)
Ouro em obras.....	(idem idem)
Ovas frescas, seccas ou salgadas.....	6

P

Pacas.....	10 e 13
Padiolas	20
Paina de saude.....	6
Painço.....	6
Paios	6
Palanquins.....	15
Palhas de milho, coqueiro ou palmeira.....	20
Palhas do Chile e outras para chapéos...	6
Palhas de trigo, de canna e outras.....	20
Pandeiros.....	5
Panellas de cobre ou ferro, esmaltadas.....	6
Panellas de ferro ou barro (ordinarias)...	6
Panno de qualquer qualidade.....	6
Pão.....	8
Páos para tamancos.....	20
Papel de qualquer qualidade.....	6

Papelão	6
Pás	8
Passas	6
Passaros empalhados	5
Passaros vivos	10 e 14
Pastas de papel ou papelão	6
Patos	10 e 14
Patronas	6
Piabanhas	6
Pedras açorianas	19
Pedras de afiar ou amolar	6
Pedras de cantaria, alvenaria, calcarea e outras para edificação e calçamento	18 e 20
Pedras de filtrar	6
Pedras lithographicas e porcellana para escrever	5
Peixe fresco, salgado ou secco	8
Peixe em latas	6
Pelles em bruto ou preparadas	6
Pendulas para relogios	5
Peneiras de cabello, seda ou tela metallica	6
Peneiras de palha do paiz	6
Pennas para enchimento e outras	6
Perfumarias	6
Perolas (taxa convencional) até $^1/_4$ %	*ad valorem*
Perús	10 e 14
Petrechos bellicos	6
Petrechos de caça	6
Petroleo	5
Pesos de ferro ou latão para balanças	6
Pós	6
Phosphoros	5
Pianos	5

Piassava	20
Picaretas	8
Pimenta da India	6
Pimenta do paiz	10
Pinceis	6
Pinhão verde ou secco	6
Pipas vasias	9 e 20
Pistolas	6
Pixe	6
Platina em bruto ou em obra	(taxa convencional)
Plumas	5
Poltronas	5 e 6
Polvilho	6
Polvora e artigos inflammaveis	5
Polvarinho	6
Pomada para cabello	6
Pombos	10
Porcellana	5
Porcos	13
Porcos da India	10
Portas, portões, portadas e janellas de madeira ou ferro	6
Porteiras de madeira ou de ferro	6
Potassa e perlassa	6
Potes de barro do paiz	6
Potes diversos	6
Pranchões	17
Prata em bruto	(taxa convencional)
Prata em obras	(taxa convencional)
Prata ingleza em obras	6
Prateleiras envernizadas	3 e 6
Prateleiras de ferro ou madeira	6
Pratos de madeira, folha, estanho, etc	6
Pregos de ferro ou cobre	6

Prélos..... 6
Prensas para algodão e outras..... 19
Presuntos..... 6
Productos chimicos e preparações pharmaceuticas..... 6
Puxadores para gavetas, portaes, etc..... 6
Punhaes..... 6

Q

Quadros..... 3
Quadrupedes pequenos soltos..... 51
Queijos diversos..... 6
Queijos de Minas ou do paiz..... 8
Quinquilharias..... 6

R

Rabecas e rabecões..... 6
Raios, pinas e cubos para rodas..... 5
Rapadura..... 8
Rapé..... 6
Raspas de pontas de veado..... 6
Realejos..... 5
Rebolo (pedras de)..... 6
Redomas de vidro..... 5
Redes..... 6
Regüas..... 6
Relogios..... 5
Relogios de ouro ou prata..... (taxa convencional) até $^1/_4$ % ad valorem.
Resinas não classificadas..... 6
Retortas de metal..... 6
Retortas de vidro ou louça..... 5
Retratos..... 5
Retretes..... 5 e 6
Ripas..... 17

Rodas para carros ou carroças..... 6 e 20
Rodas e rodetes para machinas..... 19
Rolhas..... 9
Roscas..... 8
Roupa..... 6

S

Sabão..... 6
Sabonetes..... 6
Sagú..... 6
Salames..... 6
Sal ordinario..... 8
Sal refinado..... 6
Salitre..... 6
Sanguesugas..... 6
Sapatos..... 6
Sapê..... 20
Sebo..... 6
Sedas..... 6
Sellins e pertenças..... 6
Sementes de especiarias, como de herva doce, de alcaravia, aipo, etc..... 6
Sementes para agricultura..... 8
Serpentinas de vidro, crystal, etc..... 5
Serpentinas para alambiques..... 8
Sinos..... 6
Sipó..... 20
Soda..... 16
Sola do paiz e outras..... 6
Suadores para sellins..... 6
Substancias de pouco valor uteis á lavoura..... 6

T

Tabaco..... 6
Taboado..... 17

Tabocas 17
Tabolas de gamão..... 5 e 6
Taboleiros..... 6
Taboletas..... 5 e 6
Tachos para fabrico de assucar, etc.. 19
Tachos de ferro ou cobre..... 6
Tacos para bilhar..... 5
Talhas de barro para agua (engradada)... 6
Tamancos..... 6
Tambores de musica..... 5
Tambores para engenho..... 19
Tanques de metal ou madeira para engenho..... 19
Tapetes..... 6
Tapioca..... 8
Tecidos diversos..... 6
Tela metallica..... 6
Telhas de barro..... 18
Telhas de vidro..... 5
Tijolos de barro..... 18
Tijolos de limpar facas..... 6
Tijolos de marmore, louça e outros..... 18
Tinas..... 20
Tinta de qualquer qualidade..... 6
Toucinho..... 8
Transparentes para janellas, de panno ou madeira..... 5
Trapos..... 6
Traves e travetas..... 17
Travesseiros..... 6
Trens de cozinha..... 6
Trilhos para estrada de ferro..... 18
Tumulos..... 5

U

Unguentos..... 6
Unhas de animaes..... 6 e 20
Urnas..... 5
Urucú..... 10

V

Vaccas..... 12
Varas..... 17
Vassouras de cabello e crina..... 6
Vassouras do paiz..... 6
Velas..... 6
Venezianas..... 5
Verduras..... 10
Vernizes de qualquer qualidade..... 6
Vidros..... 5
Vigas..... 17
Vimes..... 6 e 10
Vinagre..... 6
Vinho..... 6
Vitellas..... 12

X

Xaropes..... 6

Z

Zarcão..... 6
Zinco em bruto ou em obra..... 6

COMPANHIA ESTRADA DE FERRO DA LEOPOLDINA

TARIFAS

Distancias entre as estações

	S. José	Pantano	Volta Grande	S. Luiz	Providencia	Santa Izabel
Porto-Novo...	3	12	27	37	43	59
S. José..		9	24	34	40	56
Pantano..			15	25	31	47
Volta Grande..				11	17	33
S. Luiz...					6	22
Providencia.						16
Santa Izabel.						

ESTAÇÕES	1 Viajantes de 1.ª classe.	2 Viajantes de 2.ª classe.	3 Viajantes de 3.ª classe (descalços).	4 Bagagens e encommendas pelos trens de viajantes, 10 kilogrammas.	5 Generos de cuidado e inflammaveis, 10 kilogrammas.	6 Generos de importação, 10 kilogr.s	7 Generos de exportação, 10 kilogr.s	8 Generos alimenticios de primeira necessidade, 10 kilogrammas.	9 Objectos de grande volume e pouco peso, 200 kilogrammas por 1 metro cubico.	10 Ovos, frutas, leite, aves, animaes pequenos em capoeiras, verduras, miudezas, até 60 kilos ou 250 litros.	11 Animaes de montaria.	12 Bois e vaccas.	13 Carneiros, porcos, cães amordaçados e pequenos animaes soltos.	14 Perús, gansos, aves em manadas, por duzia ou fracção de duzia.	15 Carros de 4 rodas, por 1, ou de 2 por 1 ou 2.	16 Locomotivas rebocadas.	17 Madeira por metro cubico ou 1,000 kilogrammas.	18 Cal, tijolo, asphalto, cimento e materiaes de construcção, 1,000 kilogrammas.	19 Machinas de lavoura.	20 Estrume, capim e objectos de pouco valor destinados á lavoura, por vagão.	21 Carvão vegetal, 16 kilogrammas.
Porto-Novo																					
S. José	$300	$240	$200	$070	$050	$040	$035	$020	$800	$040	$700	$480	$100	$480	2$800	7$600	$420	$420	$020	2$800	$020
Pantano	1$000	$800	$500	$160	$120	$060	$050	$030	1$100	$070	1$500	1$060	$220	1$060	6$000	16$500	$900	$900	$030	6$000	$030
Volta Grande	2$400	1$800	1$200	$360	$240	$130	$100	$050	2$400	$150	2$800	1$940	$460	1$940	10$400	30$500	1$660	1$660	$050	10$400	$050
S. Luiz	3$200	2$400	1$600	$500	$300	$180	$140	$080	3$440	$200	3$700	2$600	$600	2$600	14$800	41$000	2$200	2$200	$080	14$800	$080
Providencia	3$700	2$800	1$900	$600	$350	$200	$170	$090	4$000	$220	4$300	3$000	$650	3$000	17$200	47$300	2$580	2$580	$090	17$200	$090
Santa Izabel	5$000	3$800	2$500	$840	$480	$290	$240	$120	5$500	$300	5$900	4$060	$890	4$060	23$600	64$900	3$540	3$540	$120	23$600	$120
Porto-Novo	$300	$240	$200	$070	$050	$040	$035	$020	$800	$040	$700	$480	$100	$480	2$800	7$600	$420	$420	$020	2$800	$020
S. José																					
Pantano	$700	$600	$400	$100	$070	$035	$030	$020	$840	$050	$900	$630	$140	$630	3$600	9$900	$540	$540	$020	3$000	$020
Volta Grande	2$100	1$600	1$100	$320	$190	$095	$070	$045	2$140	$120	2$300	1$600	$345	1$600	9$200	25$300	1$380	1$380	$045	9$200	$045
S. Luiz	2$900	2$200	1$500	$480	$270	$160	$100	$060	3$160	$170	3$400	2$380	$510	2$380	13$600	37$400	2$040	2$040	$060	13$600	$060
Providencia	3$400	2$600	1$700	$560	$320	$180	$120	$070	3$720	$200	4$000	2$800	$600	2$800	16$000	44$000	2$400	2$400	$070	16$000	$070
Santa Izabel	4$700	3$600	2$400	$800	$450	$260	$170	$100	5$200	$280	5$600	3$920	$840	3$920	12$400	61$600	3$360	3$360	$100	22$400	$100
Porto-Novo	1$000	$800	$500	$160	$120	$060	$050	$030	1$100	$070	1$500	1$060	$220	1$060	6$000	16$500	$900	$900	$030	6$000	$030
S. José	$700	$600	$400	$100	$070	$035	$030	$020	$840	$050	$900	$630	$140	$360	3$600	9$900	$540	$540	$020	3$600	$020
Pantano																					
Volta Grande	1$400	1$000	$700	$200	$120	$070	$045	$030	1$300	$070	1$400	$980	$210	$980	5$600	15$400	$840	$840	$030	5$600	$030
S. Luiz	2$200	1$600	1$100	$340	$200	$150	$080	$040	2$330	$125	2$500	1$750	$375	1$750	10$000	27$500	1$500	1$500	$040	10$000	$040
Providencia	2$700	2$000	1$400	$420	$250	$170	$095	$060	2$870	$155	3$100	2$170	$465	2$170	12$400	34$100	1$860	1$860	$060	12$400	$060
Santa Izabel	4$000	3$000	2$000	$660	$380	$220	$145	$100	4$370	$235	4$700	3$290	$710	3$290	18$800	51$700	2$820	2$820	$100	18$800	$100
Porto-Novo	2$400	1$800	1$200	$360	$240	$130	$100	$050	2$400	$150	2$800	1$940	$460	1$940	10$400	30$000	1$660	1$660	$050	10$400	$050
S. José	2$100	1$600	1$100	$320	$190	$095	$070	$045	2$140	$120	2$300	1$600	$345	1$600	9$200	25$300	1$380	1$380	$045	9$200	$045
Pantano	1$400	1$000	$700	$200	$120	$070	$045	$030	1$300	$070	1$400	$980	$210	$900	5$600	15$400	$840	$840	$030	5$600	$030
Volta Grande																					
S. Luiz	$800	$600	$400	$150	$090	$075	$040	$020	1$020	$055	1$100	$770	$165	$770	4$400	12$100	$660	$660	$020	4$400	$020
Providencia	13$300	1$000	$700	$240	$140	$090	$060	$030	1$580	$085	1$700	1$190	$250	1$190	6$800	18$200	1$000	1$000	$030	6$800	$030
Santa Izabel	2$600	2$000	1$300	$480	$270	$140	$100	$060	3$060	$185	3$300	2$210	$495	2$310	13$200	36$300	1$980	1$980	$060	13$200	$060
Porto-Novo	3$200	2$400	1$600	$500	$300	$180	$140	$080	3$440	$200	3$700	2$600	$600	2$600	14$800	41$000	2$200	2$200	$080	14$800	$080
S. José	2$900	2$200	1$500	$480	$270	$160	$100	$060	3$160	$170	3$400	2$380	$510	2$380	13$600	37$400	2$040	2$040	$060	13$600	$060
Pantano	2$200	1$600	1$100	$340	$200	$150	$080	$040	2$330	$125	2$500	1$750	$375	1$750	10$500	27$500	1$500	1$500	$040	10$000	$040
Volta Grande	$800	$600	$400	$150	$090	$075	$040	$020	1$020	$055	1$100	$770	$165	$770	4$400	12$100	$660	$660	$020	4$400	$020
S. Luiz																					
Providencia	$500	$400	$300	$080	$050	$030	$020	$020	$560	$030	$600	$420	$090	$420	2$400	6$600	$360	$360	$020	2$400	$020
Santa Izabel	1$800	1$400	$900	$320	$180	$090	$070	$040	2$050	$110	2$200	1$640	$330	1$640	8$800	24$200	1$320	1$320	$040	8$800	$040
Porto-Novo	3$700	2$800	1$900	$600	$350	$200	$170	$090	4$000	$220	4$300	3$000	$650	3$000	17$200	47$300	2$580	2$580	$090	17$200	$090
S. José	3$400	2$600	1$700	$560	$320	$180	$120	$070	3$720	$200	4$000	2$800	$600	2$800	16$000	44$000	2$400	2$400	$070	16$000	$070
Pantano	2$700	2$000	1$400	$420	$250	$170	$095	$060	2$870	$155	3$100	2$170	$465	2$170	12$400	34$100	1$860	1$860	$060	12$400	$060
Volta Grande	1$500	1$100	$800	$240	$140	$090	$060	$080	1$580	$085	1$700	1$190	$250	1$190	6$800	18$200	1$000	1$000	$030	4$800	$030
S. Luiz	$500	$400	$300	$080	$050	$030	$020	$020	$560	$030	$600	$420	$090	$420	2$400	6$000	$360	$360	$020	2$400	$020
Providencia																					
Santa Izabel	1$300	1$000	$600	$240	$130	$070	$050	$030	1$580	$085	1$700	1$190	$250	1$190	6$800	18$200	1$000	1$000	$030	6$800	$030
Porto-Novo	5$000	3$800	2$500	$840	$480	$290	$240	$120	5$500	$300	5$900	4$060	$890	4$060	23$600	64$900	3$540	3$540	$120	23$600	$120
S. José	4$700	3$600	2$400	$800	$450	$260	$170	$100	5$200	$280	5$600	3$920	$840	3$920	22$400	61$600	3$360	3$360	$100	22$400	$100
Pantano	4$000	3$000	2$000	$660	$380	$220	$145	$100	4$370	$235	4$700	3$290	$710	3$290	18$800	51$700	2$820	2$820	$100	18$800	$100
Volta Grande	2$600	2$000	1$300	$480	$270	$140	$100	$060	3$060	$185	3$300	2$310	$495	2$310	13$200	36$300	1$980	1$980	$060	13$200	$060
S. Luiz	1$800	1$400	$900	$320	$180	$090	$070	$040	2$050	$113	2$200	1$640	$330	1$640	8$800	24$200	1$320	1$320	$040	8$000	$040
Providencia	1$300	1$000	$600	$240	$130	$070	$050	$030	1$580	$085	1$700	1$190	$250	1$190	6$800	18$200	1$000	1$000	$030	6$800	$030
Santa Izabel																					

Palacio do Rio de Janeiro, 9 de Outubro de 1885. — *Thomaz José Coelho de Almeida.*

Decreto n.º 6005. — pag. 75.

Annexo N.° 6

Lei n.° 2161 de 19 de Novembro de 1875

Lei que autorisa a Companhia da Estrada de Ferro da Leopoldina a prolongal-a até Santa Rita da Meia Pataca.

Pedro Vicente de Azevedo, Presidente da provincia de Minas Geraes: Faço saber a todos os seus habitantes, que a Assembléa Legislativa Provincial decretou, e eu sanccionei a lei seguinte:

Art. 1.° A' Companhia da Estrada de Ferro da Leopoldina, depois de construir a linha ferrea até á cidade da Leopoldina, pelo traçado mais conveniente e economico, fica concedido o poder prolongal-a do ponto mais proprio até Santa Rita da Meia Pataca, ficando assim approvado o contrato modificativo de 3 de Maio do corrente anno.

Art. 2.° O Presidente da Provincia fica autorisado a conceder á mesma Companhia os favores da lei n.° 1826 de 10 de Outubro de 1871, e alterar, nos termos da citada lei, a clausula 7.ª do primitivo contrato, fazendo para esse fim quaesquer operações de credito, ao maximo juro de 6 %, com amortisação lenta.

Art. 3.° Ficão revogadas as disposições em contrario.

Mando, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumprão e fação cumprir tão inteiramente como nella se contém. O Secretario desta provincia a faça imprimir, pu-

blicar e correr. Dada no Palacio da Presidencia da provincia de Minas Geraes, aos dezenove dias do mez de Novembro do Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e setenta e cinco, quinquagesimo quarto da Independencia e do Imperio.

PEDRO VICENTE DE AZEVEDO.

Ezequiel Augusto Nunes Bandeira a fez.

Sellada e publicada nesta Secretaria, aos 19 dias do mez de Novembro de 1875.

Honorio Hermeto Pinto de Figueiredo.

Annexo N.º 7

Escriptura de contrato para construcção

Saibão quantos este instrumento de escriptura publica virem que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos setenta e seis, aos vinte seis dias do mez de Janeiro, nesta Côrte do Rio de Janeiro, em meu cartorio e perante mim comparecêrão partes justas e contratadas como outorgantes e reciprocamente outorgados de uma parte a Companhia Estrada de Ferro da Leopoldina, representada pelo seu presidente o Doutor Antonio Paulo de Mello Barreto, e da outra parte José da Silva Figueira, ambos moradores no Municipio desta Côrte, e conhecidos de mim Tabellião e das testemunhas abaixo nomeadas e assignadas, do que dou fé, e me apresentárão a seguinte distribuição. Ao Doutor Lima se distribuiu uma escriptura de contrato para construcção de obras que entre si fazem a Estrada de Ferro da Leopoldina e José da Silva Figueira. Rio, em vinte sete de Janeiro de mil oitocentos setenta seis. — *J. Salerno.* E em presença das mesmas testemunhas por ambos os outorgantes e reciprocamente outorgados me foi dito que havião entre si justo e contratado o seguinte: O outorgante José da Silva Figueira encarrega-se da construcção do trecho da mesma estrada de ferro entre a estação de Santa Izabel e o arraial de Santa Rita da Meia Pataca, inclusive as obras já começadas entre a estação de Santa Izabel e a ultimo estaca da sub-empreitada de Lucas Soares de Gouvêa, Romualdo José Monteiro de Rezende,

José Thomé de Souza Pinto e Diniz de Noronha Castro, comtanto que a importancia total do custo desta sub-empreitada não exceda a quantia de cento e doze contos de réis, obrigação esta maxima tomada pelos sub-empreiteiros, ficando em favor da Companhia outorgante qualquer differença para menos, e bem assim se encarrega o segundo outorgante da construcção dos pontos, estações intermediarias, fornecimento do restante de dormentes, postes, telegraphos e superstructura da mesma porção de linha sob as seguintes condições:

Primeira. — Obriga-se o segundo outorgante a construir, de conformidade com as plantas e perfis que lhe serão fornecidas pelo engenheiro em chefe da Companhia, o leito da estrada com o numero de boeiros e outras obras de arte que forão fixadas, comtanto que não exceda de quatrocentos mil réis o valor das obras d'arte de cada kilometro, termo médio, pagando a Companhia outorgante o excesso pela tabella da Estrada de Ferro Dom Pedro Segundo, que vigora actualmente, podendo fazel-a por si ou por meio do sub-empreiteiro sob sua immediata responsabilidade e sendo a ponte do Rio Pomba paga em separado no caso de ser construida pelo empreiteiro segundo outorgante.

§ 2.°

A construir as estações e dependencias que forem projectadas pelo engenheiro em chefe e approvadas pela Directoria para o serviço da Companhia; o preço dessas edificações será estipulado nos contratos especiaes feitos com o engenheiro em chefe á vista das plantas, não concordando o empreiteiro segundo outorgante com o orçamento feito pelo mencionado engenheiro em chefe será obrigado a fornecer e pagar aos trabalhadores pela folha apresentada pela Administração, devendo ser reembolsado na fórma estipulada na condição segunda, paragrapho primeiro. Tendo

o empreiteiro a bonificação de cinco por cento sobre a importancia da dita folha. Devem esses trabalhos se achar terminados logo que os trilhos lhe toquem no caso de ser este trabalho feito pelo dito empreiteiro outorgante.

§ 3.º

A fornecer os dormentes e postes telegraphicos que faltarem sobre as seguintes condições: As madeiras dos dormentes serão das seguintes qualidades: Ipê, Sicupira, Jacarandá, Cabiuna, Subrasil, Jibatão vermelho, Peroba, Tiuna, Angelina, Pedra d'Mirindiba, Sapucaia, Maria preta, Oleo vermelho, Oleo pardo, Maubá, Canella preta, Arapoca, Serrada, Guarajuba, Canjerana, Garapá amarella, Mocotoahiba. Terão um metro e oitenta centimetros de comprimento, doze centimetros de altura por dezesete centimetros de largura, podendo-se conceder alguma tolerancia para mais e nunca para menos das dimensões acima, ao preço de dezesete mil réis a duzia, recebendo o empreiteiro outorgante vinte e cinco por cento da importancia dos dormentes em acções da Companhia outorgante, ao par. Os postes deverão ser de madeira de lei, sendo os rolizos de Arapoca e os serrados das mesmas madeiras dos dormentes, e devem ter as seguintes dimensões: seis metros e cincoenta centimetros de comprimento por vinte centimetros de diametro minimo; o preço será de vinte sete mil réis por duzia, fincados nos logares marcados pelo engenheiro em chefe, sendo dez por cento do pagamento feito em acções da Companhia outorgante, ao par.

§ 4.º

A ter, a expensas suas, um engenheiro de confiança de ambas as partes contratantes para direcção e medição das obras executadas.

§ 5.º

A pagar ao ex-empreiteiro Antonio José de Souza Ferreira, ou a seu fiador, a quantia de quarenta e sete contos quatrocentos setenta e quatro mil quatrocentos e trinta réis com que entrou como pagamento por conta dos serviços feitos a partir da estação de Santa Izabel até á ultima estaca das sub-empreitadas de Lucas Soares de Gouvêa, Romualdo José Monteiro de Rezende, José Thomé de Souza Pinto e Diniz de Noronha Castro, no dia da assignatura do presente contrato. O empreiteiro outorgante autorisa á Companhia a fazer por sua conta como adiantamento o pagamento do restante dos serviços dos mencionados sub-empreiteiros até á conclusão dos trabalhos de preparação do leito da estrada, devendo esta quantia ser abatida no primeiro pagamento a ser feito pela Companhia, de conformidade com a clausula segunda, § 1.º E attendendo-se ao que se prescreve ao principio deste instrumento.

Segunda. — A Companhia outorgante obriga-se:

§ 1.º

A pagar ao empreiteiro outorgante de quatro em quatro mezes, a contar do primeiro de Janeiro do corrente anno, a importancia dos kilometros feitos, incluindo o assentamento dos trilhos, sendo o preço estipulado de dez contos e setecentos mil réis por kilometro de preparação de leito, e tres contos de réis por kilometro de assentamento de trilhos, calçamento, lastro e abertura de vallas, et cœtera, depois de aceitos os trabalhos pelo engenheiro em chefe da Companhia e engenheiros da provincia de Minas Geraes; comtanto que a demora do exame dos mencionados engenheiros não exceda de trinta dias depois da declaração do empreiteiro de estarem promptas as obras. De cada pagamento se deduzirá cinco por cento de acções da Companhia

ao par, a que é obrigado o actual empreiteiro outorgante, como foi estabelecido para os demais empreiteiros.

§ 2.º

A dar transporte gratuito na via-ferrea ao empreiteiro e ás pessoas por elle indicadas como seus prepostos nos trabalhos, e bem assim a todo material e generos alimenticios de primeira necessidade para supprimento e estabelecimento de seu pessoal.

Terceira. — Disposições geraes:

§ 1.º

Os trabalhos do actual empreiteiro outorgante deverão ter começo dentro de oito dias, contados da data da assignatura deste contrato, sob pena de multa de cem mil réis por cada dia que decorrer além dos oito, e deverão ser terminados dentro do prazo de quatorze mezes, ficando o empreiteiro outorgante sujeito á multa de dez contos de réis por cada mez que exceder do prazo estipulado de quatorze mezes, não sendo a demora causada por falta de entrega em tempo, de materiaes, como trilhos, accessorios, et cœtera por parte da Companhia e salvando os casos de força maior.

§ 2.º

Na distribuição do pessoal dos trabalhadores deve-se ter em vista a abertura da estação proxima de Ignacio Ferreira; por isso é de toda a conveniencia que os trabalhos de assentamento dos trilhos comecem logo que fôr possivel.

De Ignacio Ferreira a Campo-Limpo deverá o empreiteiro outorgante empregar quantidade de trabalhadores em numero sufficiente, de modo que a estação de Campo-Limpo seja aberta com a maior presteza possivel.

§ 3.°

O empreiteiro outorgante é obrigado a conservar as obras até serem ellas recebidas pela Companhia outorgante, depois de um minucioso exame, no qual se verificará principalmente o seguinte: primeiro, se os córtes têm os taludes convenientes e marcados pelo engenheiro em chefe e engenheiro de construcção; segundo, se o leito e lastro da estrada estão bem garantidos da acção das aguas por valetas de esgoto; terceiro, se os trilhos estão perfeitamente nivellados e alinhados, segundo as estacas do eixo da linha.

§ 4.°

Para fiscalizar os trabalhos da empreitada ficão encarregados o engenheiro em chefe e seus ajudantes, que auxiliarão o empreiteiro outorgante com seus conhecimentos theoricos e praticos, de modo que o serviço seja feito com toda a regularidade e segurança; para isso indicará o pessoal que fôr julgado necessario para que dentro do prazo convencionado de quatorze mezes, estejão concluidos os trabalhos e o modo de executal-os sem prejuizo de qualquer das partes contratantes. Os quatorze mezes de que trata este paragrapho serão contados do primeiro de Janeiro corrente.

§ 5.°

Vigorará o recebimento de cinco por cento em acções como até agora tem sido praxe com os demais empreiteiros, o que já ficou dito no paragrapho primeiro da seguinte condição.

§ 6.°

Os trabalhos de assentamento de trilhos se effectuarão á medida que os de preparação estejão concluidos.

§ 7.º

O empreiteiro sujeita-se á multa de quinhentos mil réis por falta de execução de qualquer das condições do presente contrato, para os quaes não esteja estipulada a competente multa; para esse fim poderá a Companhia deduzil-a na época dos pagamentos.

§ 8.º

Ambas as partes contratantes ficão sujeitas á multa de dez contos de réis no caso de não cumprimento deste contrato.

§ 9.º

Qualquer questão que versar exclusivamente sobre interpretação do contrato e não sobre as multas consignadas, será decidida por arbitros, nomeando cada uma das partes o seu. Se estes não concordarem, será nomeado por elles um terceiro escolhido á sorte entre quatro nomes, apresentando cada um dous nomes; o parecer deste terceiro arbitro obrigará ambas as partes sem mais recurso. Fica entendido que se a questão versar sobre a materia de engenharia, os arbitros serão nella profissionaes, se versar sobre interpretação do contrato, serão advogados formados em direito.

§ 10.

Em igualdade de condições o actual empreiteiro terá preferencia para construcção do prolongamento da linha. E por ambos os outorgantes foi finalmente declarado que não se podendo determinar ao certo o valor das obras contratadas para o pagamento do respectivo sello proporcional, concordárão em dar ao presente contrato o valor de cem contos de réis, obrigando-se a pagar o sello que fôr devido pelas obras e serviços que excederem a este valor quando pela liquidação das respectivas contas fôr realizado o paga-

mento della. E de como assim o disserão, outorgárão, aceitárão e se obrigárão a cumprir, do que tudo dou fé, eu Tabellião, me pedirão em minhas notas lhes lançasse a presente escriptura, da qual pagão de sello proporcional a quantia de cem mil réis, abaixo collocadas e devidamente inutilisadas, e sendo-lhes lidas achárão conforme e assignão com as testemunhas Marinho Boom Travassos e o Doutor José Basilio Magno de Carvalho. E eu *Diogo Carlos Tertuliano de Vasconcellos*, ajudante juramentado, a escrevi. E eu *João de Cerqueira Lima*, Tabellião, a subscrevi.

Annexo N.° 8

Decreto n.° 6102 de 19 de Janeiro de 1886

Approva a reforma dos estatutos da Companhia da Estrada de Ferro da Leopoldina

Attendendo ao que Me requereu a Companhia da Estrada de Ferro da Leopoldina, e de conformidade com o parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, exarado em Consulta de 15 de Novembro do anno passado, Hei por bem Approvar a reforma feita pela referida Companhia nos seus estatutos.

Thomaz José Coelho de Almeida, 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 dezenove de Janeiro de mil oitocentos setenta e seis, quinquagesimo quinto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Thomaz José Coelho de Almeida.

Alterações feitas pela Companhia da Estrada de Ferro da Leopoldina

Art. 18 § 1.° — Substitua-se o paragrapho pelo seguinte :

§ 1.° A Companhia será dirigida por uma Directoria composta de tres accionistas eleitos pela Assembléa Geral e que não poderão entrar em exercicio sem que possuão pelo menos 50 acções.

Os outros paragraphos não soffrem alteração.

Art. 20 — Substitua-se pelo seguinte:

Serão eleitos annualmente pela Assembléa Geral, de conformidade com o art. 17, tres accionistas para servirem na ordem de sua votação, como supplentes da Directoria, cujas vezes farão no caso de impedimento de algum de seus membros.

Art. 23. — Substitua-se por este:

A Directoria será eleita annualmente, com excepção de um dos membros, que continuará a servir, e sendo permittida a reeleição dos outros.

Art. 25. — Substitua-se pelo seguinte:

Durante a construcção da estrada, cada um dos directores perceberá a quantia de quatro contos de réis annuaes, e depois de aberta ao trafego a linha até Santa Rita da Meia Pataca passarão a receber 4 % da renda deduzidos os gastos e a quota para o fundo de reserva.

Se, porém, aquella porcentagem não perfizer a sobredita quantia, será esta preenchida pela caixa da Companhia.

Rio de Janeiro, 1.º de Junho de 1875. — (Seguem-se as assignaturas.)

Annexo N.° 9

Acta da sessão extraordinaria da Assembléa Geral dos accionistas da Companhia da Estrada de Ferro da Leopoldina em 26 de Junho de 1887.

PRESIDENCIA DO ILLM. SR. DR. ANTONIO CORRÊA DE SOUZA COSTA

Ao meio dia, achando-se presentes em uma das salas do Banco Nacional, á rua Primeiro de Março n. 63, os Srs. accionistas da companhia, Antonio Carlos Teixeira Leite, Antonio Paulo de Mello Barreto, Coronel Joaquim Martins Ferreira, Dr. Antonio Corrêa de Souza Costa, Dr. Carlos Martins Ferreira, Dr. Furquim de Almeida, Dr. Fernandes Moreira, Dr. João Gomes do Val, Joaquim Ribeiro Vidal, Dr. Joaquim José Alvares dos Santos Silva, Bessa Menezes, Evaristo de Oliveira, Antonio Carlos Teixeira Leite Junior, Dr. Romualdo Monteiro, João Guedes Dr. José de Rezende, Dr. Alfredo Leite Ribeiro, Domingos Ferreira de Araujo Soares, Tassara de Padua, José Joaquim Vieira, Lidorio Dias Guimarães, Visconde de S. Christovão, José Ignacio, Salathiel Carneiro da Cunha, Gustavo Joppert, Phalzgraff, Severino Chaves de Miranda, Alexandre de Castro, Dr. Penido Junior, representando o numero de 5,824 acções que prefazem mais da quarta parte das acções emittidas, o Sr. Presidente declarou aberta a sessão

extraordinaria da Assembléa Geral dos accionistas, convocada por annuncio nas folhas diarias, convidando para 1.º secretario o Sr. Dr. Carlos Martins Ferreira e 2.º o Sr. João Guedes da Costa. Pelo Presidente foi declarado que havia sobre a mesa duas propostas da Directoria, sendo uma relativa ao emprestimo para pagamento de dividas da Companhia e outra relativa ao augmento do capital, e que por conseguinte a Assembléa constituida, como se achava, podia deliberar sobre a 1.ª parte, na fórma dos estatutos, ficando a 2.ª archivada para quando se achasse presente uma maioria absoluta. Os Srs. Drs. Anysio Salathiel e Penido Junior, pedirão a palavra e fizerão considerações tendentes a demonstrar que tratando-se de augmentar o capital da Companhia não podia ser aberta a sessão com esse numero por não se achar representada maioria absoluta de acções emittidas. Pelo Presidente foi então declarado que já se achava representada a Assembléa Geral por mais da maioria absoluta de acções com o comparecimento dos Srs. A. Augusto de Castilho, Barão de Vassouras por seu procurador Manoel José de Faria, Antonio Fernandes da Costa e Silva, Dr. Henrique Dodsworth e Moysés Travassos, com os quaes ficão representadas 6.617 acções. Lida a acta anterior e submettida a discussão foi unanimemente approvada. Em seguida forão lidas propostas da Directoria. A Directoria da Estrada de Ferro da Leopoldina é autorisada a contratar um emprestimo de 1.000 contos de réis por meio de obrigações de preferencia ao par de Rs. 200$000, duzentos mil réis, vencendo juros de 10 % ao anno pagos semestralmente. A amortisação será de 3 % ao anno, e irá augmentando gradualmente nos annos seguintes na proporção de diminuição de juros, de modo que no praso de 15 annos fique completamente extincta a divida contrahida por estas obrigações. Esta amortisação será feita annualmente ao par por sorteio com

assistencia de 2 dos principaes subscriptores ou por compra no mercado quando estiverem abaixo do par, reservando-se em todo o caso a Directoria o direito de em menor praso resgatar todo ou parte do emprestimo representado por taes obrigações. Os coupons representando os juros destas obrigações serão pagos no dia 30 dos mezes de Setembro e de Março pagando-se o 1º a 30 de Março de 1878. A amortisação será feita annualmente no mez de Setembro, principiando em Setembro de 1878. Os dividendos aos accionistas serão feitos depois de paga a quota correspondente aos juros e amortisação das obrigações privilegiadas. A Directoria fica igualmente autorisada a fazer toda a despeza precisa para a realisação do presente emprestimo.

As entradas serão realisadas:

5 %	no acto da subscripção	até	o	dia	5	de Julho.
20 %	1.ª entrada	»	»	»	10	» »
25 %	2.ª »	»	»	»	15	» Agosto.
25 %	3.ª »	»	»	»	25	» Outubro.
25 %	4.ª »	»	»	»	8	» Janeiro.

Os recibos dessas entradas serão substituidos afinal por titulos definitivos.

O subscriptor que deixar de pagar qualquer prestação no praso fixado perderá o direito ás prestações anteriormente feitas, se exceder a um segundo praso com o juro de 12 % que houver sido estipulado pela Directoria. O subscriptor que quizer antecipar suas entradas gosará do desconto de 10 % sobre o tempo que faltar. Rio de Janeiro, 26 de Junho de 1877. — (Assignados) *Antonio Paulo de Mello Barreto. — Caetano Furquim de Almeida. — Antonio Carlos Teixeira Leite.*

2.ª proposta. — Uma vez realisado o emprestimo de

1.000 contos de réis o capital da Companhia será elevado a 3.400 contos de réis, sendo distribuidas gratuitamente as acções que representarem esse augmento de capital. Sempre que fôr amortisado 20 % do valor do emprestimo, serão distribuidas gratuitamente aos accionistas acções na proporção das que então possuirem, correspondentes á quantia amortisada. A' Directoria são concedidos plenos poderes para impetrar do Governo Imperial a modificação dos estatutos no sentido de tornar effectiva a presente resolução. Rio de Janeiro, 26 de Junho de 1887. — Assignados: *Antonio Paulo de Mello Barreto.* — *Caetano Furquim de Almeida.* — *Antonio Carlos Teixeira Leite.* O Sr. Presidente submettendo á discussão as propostas sobre ellas pediu a palavra o Sr. Dr. Penido Junior, que acceitando-as, propunha, porém, uma emenda á 1.ª proposta do theor seguinte. A parte em que se diz emissão de titulos privilegiados seja substituida pela seguinte phrase: « levantamento de um emprestimo a praso fixo e com quantia determinada, sob titulo — obrigações de preferencia e nominativas cujo juro e amortisação serão pagos de preferencia aos dividendos, mas de modo que estes não sejão sacrificados. » Em seguida fallou o Sr. Dr. Caetano Furquim de Almeida que tratou de justificar a proposta em todas as suas partes em vista das circumstancias urgentes da Companhia. Fallou depois o Sr. Dr. Anysio Salathiel contra as propostas analysando os actos da passada Directoria que em seu entender forão contrarios aos interesses da Companhia, e que as medidas ora propostas além de illusorias erão prejudiciaes aos accionistas, que verião as suas acções ser depreciadas na praça; respondendo fallou o Sr. Dr. Mello Barreto defendendo se das arguições que directamente lhe fez o orador precedente, mostrando a improcedencia de todas ellas, e que as propostas, resultado do estudo dos membros da Directoria, attendião aos inte-

resses urgentes da Companhia. Fallou depois o Sr. Dr. Penido Junior defendendo o Presidente da Companhia, e deu as razões pelas quaes entendia que as propostas devião ser approvadas com a sua emenda. O Sr. Dr. Fernandes Moreira fundando-se em dados constantes do activo e passivo da Companhia mostrou as razões que em seu entender levárão a julgar util a adopção de ambas as propostas, votando contra a emenda do Sr. Dr. Penido Junior, o qual por sua vez pediu a palavra para sustentar a emenda que apresentou. O Sr. Bessa Menezes defendendo a emenda do Sr. Dr. Penido Junior explica a declarando que por ella não fica a Directoria inhibida de em certas circumstancias diminuir ou até mesmo supprimir os dividendos, como já foi deliberado em sessão ordinaria da Assembléa Geral dos accionistas, e concluindo pediu que se puzesse a votos as propostas da Directoria. E não havendo mais quem pedisse a palavra o Sr. Presidente pondo a votos a 1.ª proposta, salva a emenda do Sr. Dr. Penido Junior, foi a mesma proposta approvada, votando contra sómente o Sr. Dr. Anysio Salathiel.

Neste acto pelo Sr. Dr. Santos Silva foi pedido que se dividisse em duas partes a emenda do Sr. Dr. Penido Junior o que sendo approvada, poz o Sr. Presidente a votos a 1ª. parte que é do theor seguinte: «emissão de titulos privilegiados» seja substituida pela seguinte phrase: «levantamento de um emprestimo a praso fixo e com quantia determinada sob titulo obrigações de preferencia e nominativas cujo juro e amortisação sejão pagos de preferencia aos dividendos» sendo esta parte approvada e reprovada a segunda em que se diz «de modo que não sejão os dividendos sacrificados. Posta em discussão a 2.ª proposta da Directoria e não havendo mais quem pedisse a palavra foi sujeita á votação, sendo tambem approvada contra o voto do Sr. Dr. Anysio Salathiel. E em seguida sendo lida a

presente acta e submettida á discussão e ninguem pedindo a palavra foi unanimente approvada. Levantou-se a sessão ás 4 horas do tarde por não haver mais nada a tratar-se.

Dr. Antonio Corrêa de Souza Costa.
Carlos Martins Ferreira.
João Guedes da Costa.

Annexo N.° 10

Decreto n.° 6633 de 18 de Julho de 1877

Autorisa a Companhia Estrada de Ferro Leopoldina a elevar o seu capital.

A Princeza Imperial Regente, em Nome do Imperador, Attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro Leopoldina, devidamente representada, e Tendo ouvido a Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, Ha por bem Autorisal-a para elevar o seu capital de 2.400:000$000 a 3.400:000$000, conforme lhe faculta o art. 3.° dos estatutos approvados pelo Decreto n. 4976 de 5 de Junho de 1872.

Thomaz José Coelho de Almeida, do Conselho de Sua Magestade o Imperador, 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 18 de Julho de 1877, 56.° da Independencia e do Imperio.

PRINCEZA IMPERIAL REGENTE.

Thomaz José Coelho de Almeida.

Annexo N.° 11

Lei n.° 2182 de 27 de Novembro de 1875

Lei que concede diversos favores á Companhia da Estrada de Ferro da Leopoldina, ou a quem melhores condições offerecer, para a construcção de uma estrada de ferro economica que, partindo da cidade da Ponte Nova, siga pelos municipios de Santa Barbara, Itabira, Conceição, Serro, S. João Baptista, Minas Novas, a terminar no ponto navegavel do rio Jequitinhonha, no municipio do Arassuahy.

Pedro Vicente de Azevedo, Presidente da provincia de Minas Geraes: Faço saber a todos os seus habitantes, que a Assembléa Legislativa Provincial decretou, e eu sanccionei a lei seguinte:

Art. 1.° O Presidente da Provincia fica autorisado a conceder á Companhia da Estrada de Ferro da Leopoldina, ou a quem melhores condições offerecer, para a construcção de uma estrada de ferro economica de bitola estreita e respectivo telegrapho electrico que, partindo da cidade da Ponte Nova, siga pelos municipios de Santa Barbara, Itabira, Conceição, Serro, S. João Baptista, Minas Novas, a terminar no ponto navegavel do rio Jequitinhonha, no municipio de Arassuahy, os seguintes favores:

§ 1.° Privilegio exclusivo por cincoenta annos, para a construcção, custeio e gôso da estrada, que se denominará — Estrada de Ferro do Norte de Minas — e suas dependencias, e bem assim privilegio de zona lateral de 31 kilometros.

§ 2.° Garantia de juros até 7 % sobre o capital neces-

sario, não excedente a vinte mil contos de réis, para a construcção da referida estrada, como tambem para os ramaes que, reunidos, não excedão a 120 kilometros.

§ 3.° Todos e quaesquer outros privilegios, isenções e preferencias compativeis com o bem publico e leis provinciaes referentes á linha ferrea, seu prolongamento e ramaes.

§ 4.° Para esse fim fica o Governo autorisado a fazer quaesquer operações de credito, que o habilite a satisfazer a garantia dos juros concedida.

§ 5.° Fica igualmente autorisado o Governo a contratar a reversão da estrada, ramaes, trens e todas as suas dependencias, findo o praso do privilegio ou o reembolso das subvenções dispendidas.

Art. 2.° Ficão revogadas as disposições em contrario.

Mando, portanto, a todas as autoridades, a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumprão e fação cumprir tão inteiramente como nella se contém. O Secretario desta provincia a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Palacio da Presidencia da provincia de Minas Geraes, aos vinte e sete dias do mez de Novembro do Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e setenta e cinco, quinquagesimo quarto da Independencia e do Imperio.

PEDRO VICENTE DE AZEVEDO.

Ezequiel Augusto Nunes Bandeira a fez.

Sellada e publicada nesta Secretaria, aos 27 de Novembro de 1875.

Honorio Hermeto Pinto de Figueiredo.

Annexo N.° 12

N.° 2

Termo de contrato celebrado entre a Ex.ma Presidencia e a Companhia da Estrada de Ferro da Leopoldina para a construcção de uma estrada de ferro economica de bitola estreita, a partir da cidade da Ponte Nova a terminar no ponto navegavel do rio Jequitinhonha, no municipio do Arassuahy.

Aos vinte tres do mez de Agosto de mil oitocentos e setenta e seis, em o Palacio do Governo de Minas Geraes perante o Ex.mo Sr. Presidente da Provincia, Barão da Villa da Barra, compareceu a Companhia da Estrada de Ferro da Leopoldina, representada por seu bastante procurador o bacharel Francisco Leite de Bittencourt Sampaio, para o fim de contratar a construcção da estrada de ferro economica de bitola estreita e respectivo telegrapho electrico, que partindo da cidade da Ponte Nova siga pelos municipios de Santa Barbara, Itabira, Conceição, Serro, S. João Baptista, Minas Novas e a terminar no ponto navegavel do rio Jequitinhonha, no municipio de Arassuahy, e depois de mutuo accordo ficou estipulado o seguinte:

Art. 1.° O Presidente da Provincia de conformidade com a lei n. 2182, de 7 de Novembro de 1875, concede á Companhia Estrada de Ferro da Leopoldina o privilegio exclusivo por cincoenta annos, para a construcção, custeio e gôso da estrada, que se denominará—Estrada de Ferro do Norte de Minas.

Art. 2.° Durante o praso do privilegio, o Governo Provincial não concederá outras estradas de ferro de qualquer systema, dentro da zona lateral de trinta e um kilometros e na mesma direcção da linha desta concessão, salvo havendo accordo com a mesma Companhia.

Art. 3.° Esta restricção, porém, não inhibe o Governo de construir ou conceder outras estradas de ferro em prolongamento da mesma linha, ou que em referencia a ella sejão consideradas como ramaes, e bem assim não comprehende as que se lhe possão approximar ou ainda crusar, tendo neste caso preferencia a Companhia na concessão.

Art. 4.° A Companhia terá o direito de reclamar se das novas construcções, na hypothese da clausula antecedente, resultar obstaculo á circulação de sua linha.

Art. 5.° A encorporação da Companhia deverá realisar-se dentro do praso de tres annos, contados da data deste contrato; e não se considerará realisada, sem que seus estatutos sejão approvados pelo Governo Provincial, e registrados no Tribunal do Commercio competente.

Art. 6.° Os trabalhos de exploração para terminação do traçado da estrada começarão dentro do praso de dezoito mezes, e deverão ficar concluidos de maneira que dentro de tres annos, seja apresentado á approvação do Governo o projecto completo e definitivo.

Art. 7.° A Companhia poderá submetter primeiramente á approvação do Governo estudos preliminares, que possão servir para fixar os pontos extensivos e os principaes pontos intermedios da linha, e apresentar depois por secções de vinte kilometros, pelo menos, o projecto definitivo; não ficando porém isenta da obrigação de submetter á approvação do Governo os estudos de toda a estrada, dentro do praso da clausula 5.ª

Art. 8.º Se durante a execução dos trabalhos a Companhia reconhecer a utilidade de modificar o projecto approvado, solicitará a autorisação do Governo justificando essa utilidade, não se afastando, porém, dos pontos intermedios designados na lei que autorisa esta concessão.

Art. 9.º Os trabalhos da construcção da estrada começarão dentro do praso de um anno da data da approvação do projecto definitivo, e deverão ficar concluidos em toda a extensão da linha de modo que possa ser esta franqueada ao trafego no praso maximo de vinte annos, contados tambem da mesma data.

Art. 10. Se a Companhia não poder, findo este praso, satisfazer seu compromisso, poderá, provando caso de força maior perante o Governo e por elle aceito, obter prorogação razoavel que será então determinada por accordo entre as partes contratantes.

Art. 11. A estrada será construida em condições apropriadas ao transporte commodo e seguro de passageiros e mercadorias de qualquer especie, em carros puxados por machinas locomotivas. Será de bitola estreita e singela, com os desvios e linhas auxiliares, que forem necessarios para o movimento dos trens.

Art. 12. A Companhia obrigar-se-ha a manter o serviço diario e regular de trens de passageiros e cargas entre os pontos extremos e intermediarios da linha; devendo para isso construir todas as obras, empregar os meios necessarios, sob pena de serem executadas pelo Governo á custa da Companhia.

Art. 13. Nas extremidades da linha e seus pontos intermediarios haverá estações com acommodações necessarias para o serviço de viajantes e mercadorias.

Art. 14. A Companhia estabelecerá, em toda a exten-

são da estrada, telegrapho electrico, que deverá estar prompto para funccionar quando a linha ferrea fôr aberta ao trafego; podendo o Governo utilisar-se dos respectivo postes para collocar um ou mais fios, e assentar os respectivos apparelhos, estabelecer escriptorios telegraphicos nos edificios das estações da Companhia, sem que por isso possa esta reclamar indemnisação.

Art. 15. Os preços de transporte de passageiros e mercadorias serão fixados em uma tarifa organisada pela Companhia, de accordo com o Governo, podendo essa tarifa ser revista de tres em tres annos, e redusida quando a receita liquida exceder a doze por cento.

Art. 16. Terminado o praso do privilegio, continuará a Companhia na posse e gôso da estrada e mais dependencias, renovando o presente contrato pelo tempo e segundo as condições que se estabelecerem entre o Governo e a mesma Companhia.

Se não fôr, na hypothese deste artigo, renovado o contrato prevalecerão as disposições do art. 1.º § 5.º da citada lei n. 2182 de 27 de Novembro de 1875.

Art. 17. As malas do correio e seus conductores, os dinheiros pertencentes ao Thesouro Provincial, os presos e seus respectivos guardas, os agentes policiaes e empregados em serviço da Provincia, serão transportados gratuitamente pela Companhia.

Por outros objectos pertencentes á provincia, não especificados neste artigo dará transporte a Companhia pela metade dos preços da tarifa.

Art. 18. A Companhia poderá requerer a desapropriação dos terrenos e edificios de dominio particular que forem necessarios para o leito da estrada, suas estações e

mais dependencias, pela maneira regulada na lei provincial n. 480 de 19 de Junho de 1850: cedendo igualmente o Governo os terrenos que possuir nas margens da estrada, para estabelecimento de nucleos de colonisação européa ou nacional.

Art. 19. Concederá o Governo todos e quaesquer outros privilegios, isenções e preferencias compativeis com o bem publico e leis provinciaes e referente á linha ferrea, seu prolongamento e ramaes.

Art. 20. Terá a Companhia a garantia de juros até sete por cento sobre o capital necessario, não excedente a vinte mil contos de réis, para a construcção da referida estrada, como tambem para os ramaes que, reunidos, não excedão a cento e vinte kilometros.

Art. 21. Serão observadas nesta estrada de ferro, no que lhe fôr applicavel, as disposições dos regulamentos em vigor nas outras estradas de ferro, uma vez que não contrariem as condições desta concessão.

E para firmeza lavrou-se o presente contrato, em que se assignão o mesmo Ex.^{mo} Sr. Presidente da provincia, o Procurador Fiscal interino da Thesouraria Provincial e duas testemunhas, commigo, José da Costa Carvalho, Secretario do Governo, que subscrevi.—*Barão da Villa da Barra.*

Assignárão mais o Procurador Fiscal da Thesouraria Provincial, Joaquim José da Silva: Procurador da Companhia da Leopoldina, Francisco Leite de Bittencourt Sampaio, e como testemunhas Caetano Augusto da Gama Cerqueira e José Eufrozino Ferreira de Brito.

Pagou duzentos mil réis de direitos, como se via do conhecimento em fórma numero cincoenta e oito desta data, bem assim quinhentos mil réis de sello, como

consta da verba lançada na guia de pagamento de emolumentos.

Secretaria do Governo em Ouro Preto, 23 de Agosto de 1876. — O Official Maior, *Leopoldino Antonio da Fonseca.* — Conforme. — *José da Costa Carvalho.*

Annexo N.° 13

Lei n.° 2171 de 20 de Novembro de 1875

Lei que autorisa a Presidencia, de accordo com os emprezarios da Estrada de Ferro do Juiz de Fóra a Ponte Nova, a modificar o traçado da projectada estrada, e contém outras disposições.

Pedro Vicente de Azevedo, Presidente da provincia de Minas Geraes: Faço saber a todos os seus habitantes, que a Assembléa Legislativa Provincial decretou, e eu sanccionei a lei seguinte:

Art. 1.° O Presidente da Provincia, de accordo com os emprezarios da Estrada de Ferro do Juiz de Fóra á Ponte Nova, fica autorisado a modificar o traçado da projectada estrada, em relação ao ponto de partida ou ao seu entroncamento.

Art. 2.° Fica igualmente autorisado o Presidente da Provincia a elevar a oitenta annos o praso do privilegio já concedido á referida empreza.

Art. 3.° O direito de desappropriação, que, pela clausula 32.ª do contrato celebrado a 18 de Abril de 1873, ficou reservado á provincia de Minas, só se tornará effectivo, findo o praso do privilegio ou em tempo mais limitado, a juizo do Governo, devendo ser expressamente determinado no contrato que julgar conveniente firmar com a empreza.

Art. 4.° O praso em que se obrigárão os emprezarios para a organisação da Companhia e começo dos trabalhos

fica espaçado por mais tres annos, a contar da publicação da presente lei, devendo dentro deste praso ser organisada a Companhia e ter começo os trabalhos, sob pena de caducarem estas e outras concessões a respeito.

Art. 5.° Ficão revogadas as disposições em contrario.

Mando, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumprão e fação cumprir tão inteiramente como nella se contém. O Secretario desta provincia a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Palacio da Presidencia da provincia de Minas Geraes, aos vinte dias do mez de Novembro do Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e setenta e cinco, quinquagesimo quarto da Independencia e do Imperio.

Pedro Vicente de Azevedo.

Ezequiel Augusto Nunes Bandeira a fez.

Sellada e publicada nesta Secretaria, aos 29 de Novembro de 1875.

Honorio Hermeto Pinto de Figueiredo.

Annexo N.º 14

Lei n.º 1913 de 19 de Julho de 1876

Lei que autorisa o Presidente da Provincia a conceder juros até sete por cento sobre um capital que não exceda a 7,000:000$000; ou a subvenção de 9:000$ por kilometro de estrada construida, á Companhia que organisarem o coronel José Vieira de Rezende e Silva e bacharel Nominato José de Souza Lima, para o fim de construirem uma estrada de ferro economica e respectivo telegrapho electrico, entre as cidades do Juiz de Fóra e Ponte Nova, passando pela de Ubá.

O Dr. Joaquim Floriano de Godoy, Presidente da provincia de Minas Geraes: Faço saber a todos os seus habitantes, que a Assembléa Legislativa Provincial decretou e eu sanccionei a lei seguinte:

Art. 1.º Fica o Governo autorisado a conceder garantia de juros até sete por cento sobre um capital que não exceda a sete mil contos de réis, ou a subvenção de nove contos de réis por cada kilometro de estrada construida, á Companhia que organisarem o coronel José Vieira de Rezende e Silva e bacharel Nominato José de Souza Lima para o fim de construirem uma estrada de ferro economica e respectivo telegrapho electrico, entre as cidades de Juiz de Fóra e Ponte Nova, passando pela de Ubá, cujo prolongamento futuro até ao Porto do Sousa terá preferencia a mesma Companhia.

Art. 2.º O Presidente regulará, por meio de contrato com a Companhia, as clausulas necessarias á boa execução dessa lei e as que disserem respeito ao bem publico e in-

teresse provincial, estatuindo os casos de multa, os prasos para a conclusão das obras, o modo e tempo do pagamento dos juros ou subvenção, tudo de accordo com o Decreto Imperial que conceder privilegio á Companhia, e observará as seguintes bases:

§ 1.º A garantia de juros durará por vinte annos e será contada em relação aos capitaes effectivamente empregados.

§ 2.º No caso de ser concedida a subvenção á Companhia, a linha ferrea passará a pertencer á provincia, no perfeito estado de conservação, independente de qualquer indemnisação á Companhia, e isto no fim de cincoenta annos, contados da data em que forem terminadas as obras da estrada, salvo si o Governo Geral resgatar a linha ferrea, porque neste caso a provincia receberá do preço do resgate a quota parte proporcional ao capital por ella dispendido na empreza.

§ 3.º A Companhia em qualquer tempo ficará isenta do onus que lhe impõe o § antecedente, logo que á provincia restitua as quantias por esta dispendidas como subvenção.

§ 4.º Fica igualmente salvo á provincia em qualquer tempo, depois de decorridos vinte annos, contados da organisação da Companhia, e de accordo com o Governo Geral, o direito de desapropriar da Companhia as obras da linha ferrea, sendo o resgate fixado por dous arbitros, um nomeado pelo Governo Provincial e outro pela Companhia, os quaes tomarão por base a importancia das obras no estado em que estiverem, sem attenção ao custo primitivo das mesmas. Em todo o caso, o preço do resgate nunca será inferior a uma quantia cuja renda annual a seis por cento seja igual á renda liquida média da estrada, durante os cinco anteriores.

Art. 3.º Fica o Presidente da Provincia autorisado a fazer as operações de credito que forem necessarias para a execução da presente lei.

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

Mando, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumprão e fação cumprir tão inteiramente como nella se contem. O Secretario desta provincia a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Palacio da Presidencia da provincia de Minas Geraes, aos dezenove dias do mez de Julho do Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e setenta e dous, quinquagesimo primeiro da Independencia e do Imperio.

Dr. Joaquim Floriano de Godoy.

Delfino Clemente Dias Bicalho a fez.

Sellada na Secretaria da Presidencia da provincia, aos 19 de Julho de 1872.

José da Costa Carvalho.

Nesta Secretaria foi publica a presente lei em avulso, aos 31 de Julho de 1872.

José da Costa Carvalho.

Annexo N 14.° A

Lei n.° 1980 de 11 de Novembro de 1873

Lei que concede privilegio e outros favorés á Companhia que se organisar com o fim de construir uma estrada de ferro do Juiz de Fóra á Ponte Nova.

Venancio José de Oliveira Lisboa, Presidente da provincia de Minas Geraes: Faço saber a todos os seus habitantes, que a Assembléa Legislativa Provincial decretou, e eu sanccionei a lei:

Art. 1.° Á Companhia da Estrada de Ferro do Juiz de Fóra á Ponte Nova, por intermedio de seus emprezarios, fica o Presidente da Provincia autorisado a conceder os seguintes favores, sem prejuizo da lei n.° 1913 de 19 de Julho de 1873.

§ 1.° Prorogação da duração da garantia de juros, já contratada por vinte annos, até sete por cento sobre o capital de sete mil contos, pelo tempo que o mesmo Presidente julgar conveniente, mas que não exceda a quarenta annos.

§ 2.° Privilegio exclusivo, e por tempo igual ao da garantia de juros, para a construção, custeio e gôso da referida estrada e suas dependencias.

§ 3.° Exclusão de qualquer outra empreza na construcção de caminhos de ferro, dentro de uma zona menor

de trinta e um kilometros para cada lado desta estrada, e na mesma direcção della.

Esta clausula, porém, não se estenderá ás estradas que, partindo do mesmo ponto, tenhão direcção diversa ou que, approximando-se desta linha ou atravessando-a, comtudo não carreguem generos ou passageiros dentro da zona privilegiada, concedida a esta empreza.

§ 4.° Todos e quaesquer outros privilegios, preferencias e isenções, compativeis com o bem publico e leis provinciaes, podendo elles se referir tanto á linha ferrea e seu prolongamento, como aos ramaes que a Companhia julgar conveniente mandar construir.

Art. 2.° A perda, por parte da Companhia, dos favores de que tratão os §§ do art. 1.°, e bem assim a suspensão da garantia de juros, já contratada com os emprezarios desta estrada, só terão logar nos casos expressos no contrato e por acto motivado da Presidencia, com o recurso que for estipulado no contrato.

Art. 3.° D'ora avante nenhuma estrada de ferro se fará, além das já votadas e concedidas, sem lei especial que a autorise, e sem que alguma das linhas ferreas já contratadas dispense completamente o favor da garantia de juros que tenha obtido. Mesmo assim, a empreza que para organisar-se pretender taes favores, para ser attendida, deverá provar, por meio de dados estatisticos, que poderá produzir uma renda liquida superior a quatro por cento.

Art. 4.° Revogão-se as disposições em contrario.

Mando, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumprão e fação cumprir tão inteiramente como nella se contém. O Secretario desta provincia a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Palacio da Presidencia da provincia de Minas Geraes, aos onze dias do mez de Novembro

do Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e setenta e tres, quinquagesimo segundo da Independencia e do Imperio.

VENANCIO JOSÉ D'OLIVEIRA LISBOA.

Jacintho Dias Coelho a fez.

Sellada na Secretaria da Presidencia, aos 11 de Novembro de 1873.

Dr. José Pereira Terra Junior.

Nesta Secretaria foi publicada a presente lei, aos 15 de Novembro de 1873.

Dr. José Pereira Terra Junior.

Annexo N.° 15.

Rio Doce (9)

Termo de contrato celebrado com o coronel José Vieira de Rezende e Silva e o bacharel Nominato José de Souza Lima, para a construcção de uma estrada de ferro economica e respectivo telegrapho electrico, entre as cidades do Juiz de Fóra e Ponte Nova, passando por Ubá.

Aos dezesete dias do mez de Abril de mil oitocentos e setenta e tres, em o Palacio do Governo, perante o Ex.mo Sr. Dr. Venancio José de Oliveira Lisboa, Presidente da provincia de Minas Geraes, comparecêrão o coronel José Vieira de Rezende e Silva e o bacharel Nominato José de Souza Lima, para o fim de contratarem a construcção de uma estrada de ferro economica e respectivo telegrapho entre as cidades do Juiz de Fora e Ponte Nova, passando por Ubá; e, depois de mutuo accordo, convierão nas seguintes condições:

PRIMEIRA.

O Governo da provincia de Minas Geraes, autorisado pela lei n. 1913 de 19 de Julho de 1872, concede á Companhia que organisarem o coronel José Vieira de Rezende e Silva e o bacharel Nominato José de Souza Lima, para o fim de construirem uma estrada de ferro economica e respectivo telegrapho electrico, entre as cidades do Juiz de Fora e Ponte Nova, passando por Ubá, a subvenção de 9:000$000 por cada kilometro de estrada construida, ou a

garantia de juros de 7 % sobre os capitaes effectivamente empregados, nunca superiores a sete mil contos de réis, devendo a Companhia, logo depois de organisada definitivamente, optar, ou pela subvenção ou pela garantia, em Assembléa Geral de seus accionistas, cuja decisão será aceita pelo Governo, sem contestação, logo que della tiver conhecimento.

SEGUNDA

Essa Companhia terá preferencia para o futuro prolongamento da estrada da cidade da Ponte Nova em direcção ao Porto do Souza, até aos limites da provincia.

TERCEIRA

A incorporação da Companhia deverá verificar-se dentro do praso de tres annos, contados desta data, e não se considerará realisada, sem que seus estatutos sejão registrados no Tribunal do Commercio competente, depois de approvados pelo Governo Imperial, na fórma da lei n. 1083 de 22 de Agosto de 1860.

QUARTA

Os trabalhos de exploração para determinação do traçado da estrada começarão dentro do praso de um anno e meio, de modo que, dentro do de quatro annos, contados da data deste contrato, seja apresentado á approvação do Governo o projecto completo e definitivo, o qual se comporá de planta, perfis longitudinal e transversaes, typos das obras de arte, orçamento detalhado e de um relatorio circumstanciado; podendo, para mais facilidade e commodidade dos trabalhos, ser a apresentação feita por secções.

QUINTA

Os trabalhos de construcção da estrada começarão dentro do praso de um anno, da data da approvoção do

projecto definitivo, e deverão ficar concluidos em onze annos, isto é — até á cidade de Ubá em cinco annos, e até á da Ponte Nova em mais seis.

SEXTA

Si a Companhia não estiver organisada, si os planos não forem submettidos á approvação do Governo, ou si as obras não começarem nos prasos marcados respectivamente nas clausulas 3.ª, 4.ª e 5.ª, caducará esta concessão, salvo força maior justificada, caso este em que o Governo poderá prorogar os prasos respectivos por mais um anno, findo o qual, e sem mais formalidades, ficará a Companhia privada dos favores deste contrato.

SETIMA

A estrada será construida em condições apropriadas ao transporte commodo e seguro dos passageiros e mercadorias de qualquer especie, em carros puxados por machinas locomotivas. Será de via singela, mas terá os desvios e linhas auxiliares que forem necessarios para o movimento dos trens. A via será estreita e sua bitola definitivamente estabelecida por accordo da Companhia e do Governo.

OITAVA

A Companhia é obrigada a manter o serviço diario e regular dos trens de passageiros e cargas entre os pontos extremos e intermediarios da linha, devendo para isso construir todas as obras e empregar os meios necessarios, sob pena de mandar o Governo executal-as á custa da Companhia. A velocidade dos trens será marcada pelo Governo, de accordo com a Companhia.

NONA

Nas extremidades da linha e nos pontos intermediarios, onde forem precisas, haverá estações com todas as accom-

modações necessarias ao serviço de viajantes e mercadorias.

DECIMA

A linha telegraphica será construida de modo a funccionar em cada estação, logo que a linha ferrea construida até esta seja entregue ao trafego. O Governo poderá utilisar-se gratuitamente dos postes telegraphicos da Companhia, para collocar um ou mais fios electricos, mas construirá edificios proprios, annexos aos da estação e que não embaracem o plano das obras da Companhia. Si o Governo, porém, não quizer usar desse direito, poderá fazer, por intermedio da Companhia, os avisos telegraphicos que lhe sejão precisos transmittir, isto independente de qualquer remuneração.

UNDECIMA

Depois de concluidas as obras da estrada, a Companhia será obrigada a conserval-as sempre em bom estado, de modo que não haja em tempo algum interrupção do trafego, nem o menor perigo na circulação dos trens. Si as obras não forem conservadas em bom estado, o Governo poderá mandar fazer por conta da Companhia os trabalhos necessarios para restabelecer a segurança da via-ferrea.

DUODECIMA

Si, depois de começada a construcção da estrada, ficarem as obras paradas por mais de quatro mezes, si a companhia não concluir toda a linha nos prasos marcados na clausula 6.ª, si, depois de aberta a linha ao trafego, fôr a circulação interrompida por mais de dous mezes, ou si a Companhia por qualquer motivo fôr considerada incapaz de gerir os seus negocios, caducará esta concessão, salvo o caso de força maior, devidamente provado. Em taes casos,

a Companhia conservará a plenitude de seus direitos sobre as obras que tiver construido e sobre as propriedades que tiver adquirido, das quaes poderá dispor; mas será obrigada a restituir á provincia todas as quantias que, por força deste contrato, lhe tenhão sido pagas; cabendo em taes casos ao Presidente da Provincia o direito de desappropriação de tudo que pertencer á Companhia, e de adjudical-as á outra Companhia, que pagará á primeira o preço por que receber a empreza.

DECIMA TERCEIRA

Poderá a Companhia requerer a desappropriação dos terrenos de dominio particular que forem necessarios para o leito da estrada, suas estações e mais dependencias, pela fórma regulada na lei provincial n. 480 de 19 de Junho de 1850.

DECIMA QUARTA

As malas dos correios e seus conductores, quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao thesouro provincial ou geral, os presos e seus respectivos guardas, os agentes policiaes e os empregados publicos provinciaes ou geraes em serviço serão transportados gratuitamente pela Companhia com a necessaria segurança.

DECIMA QUINTA

A Companhia transportará, pela metade dos preços da tarifa, tropas e material de guerra, com a necessaria celeridade, os colonos e suas bagagens e todos os objectos pertencentes ao Governo Geral ou Provincial que não forem destinados a emprezas lucrativas.

DECIMA SEXTA

A Companhia poderá organisar-se e estabelecer a sua séde no paiz ou fóra delle, comtanto que tenha na ca-

pital da provincia representante munido de plenos poderes para tratar e resolver directamente com o Governo quaesquer questões emergentes, ficando entendido que, ou sejão com o Governo ou com particulares serão todas discutidas e resolvidas na provincia, de conformidade com a legislação do paiz, e sem recurso para tribunaes estrangeiros.

DECIMA SETIMA

Em caso de desaccordo entre o Governo e a Companhia sobre os direitos e obrigações de ambas as partes na execução deste contrato, serão as questões resolvidas por dous arbitros, um de nomeação do Governo e outro da Companhia, os quaes começarão seus trabalhos, nomeando um terceiro arbitro, que desempatará, no caso de não chegarem a accordo. Se, trinta dias depois de convidada para nomear arbitro, uma das partes o não tiver feito, considerar-se-ha a questão resolvida em favor da outra parte. A nomeação de arbitros para este e outros casos de que trata este contrato, por parte da Companhia, se fará na capital da provincia perante o Presidente.

DECIMA OITAVA

Os preços de transporte de passageiros e mercadorias serão determinados em uma tarifa organisada pela Companhia, de accordo com o Governo, devendo essa tarifa ser revista de tres em tres annos, e reduzida, quando a receita liquida da empreza exceder a doze por cento.

DECIMA NONA

O Governo approvará em trinta dias os planos, orçamentos e mais trabalhos da Companhia que dependerem de sua apreciação, e as contas de que trata a clausula 34.ª, em sessenta dias; e, si o não fizer nesses prasos, entender-se-ha que ficão approvados. Não approvando o

Governo esses trabalhos, nomeará um arbitro e a Companhia outro, decidindo estes as questões, na fórma da clausula 17.ª Si a decisão fôr contra a companhia, o Governo poderá corrigil-os e executal-os á custa da Companhia, si ella a isso se recusar.

VIGESIMA

O Governo pagará á Companhia a subvenção ou juros devidos nos prasos prefixos neste contrato, e pela demora pagará mais sete por cento sobre o debito verificado. Isto mesmo se entenderá quanto ás sommas, retardadas por mais de dous mezes, que o Governo não pagar por inexactidões de contas que não se verificar, ou por entender não serem devidas e depois tenhão de ser pagas.

VIGESIMA PRIMEIRA

Optando a Companhia pela subvenção de nove contos de réis por cada kilometro de estrada que houver construido, fica estipulado que a Companhia será usofructuaria da estrada e seus rendimentos, durante cincoenta annos, contados da data em que forem terminadas as obras da estrada. Findo esse praso, passará ella com tudo que lhe pertencer ao dominio da provincia, em perfeito estado de conservação, independente de qualquer indemnisação por parte do Governo.

VIGESIMA SEGUNDA

A Companhia poder-se-ha em qualquer tempo isentar do onus da clausula 21.ª, logo que restitua ao Governo as quantias por elle pagas em subvenção ou auxilio. Nesta hypothese, ficará a Companhia igualmente isenta da intervenção do Governo nas tarifas e mais negocios da Companhia.

VIGESIMA TERCEIRA

A subvenção de que tratão as clausulas 20.ª e 21.ª, só será devida por cada kilometro de estrada completamente construida, incluindo assentamento de trilhos, pontes, desvios e todas as mais obras de arte. Esta subvenção será paga semestralmente sobre os kilometros construidos durante o semestre, e logo que o Governo, mandando examinar a estrada por um engenheiro de sua confiança, entenda que ella merece a sua approvação. Este exame deverá estar feito dous mezes depois da recepção da communicação pela Companhia de se achar prompta a secção sobre que fôr devida a subvenção, e é deste praso em diante que se contará o tempo dos juros de que trata a segunda parte da clausula 20.ª

VIGESIMA QUARTA

Optando a Companhia pela garantia de juros de que trata a clausula 1.ª, o Governo Provincial garante á Companhia, durante vinte annos, a contar da primeira chamada de suas acções, juros de sete por cento ao anno, pagaveis de seis em seis mezes, sobre o capital realisado, até á somma de sete mil contos de réis.

VIGESIMA QUINTA

O capital da Companhia que tem a sobredita garantia de juros, se comporá das seguintes verbas:

I. Dinheiro dispendido com levantamento de plantas, organisação de projectos, explorações, orçamentos, mappas, despezas de viagens para os trabalhos e as demais necessarias para que a Companhia possa levar a effeito a construcção da estrada, tudo sujeito ao exame do Governo Provincial.

II. As sommas dispendidas com acquisição de terrenos e indemnisação aos proprietarios ou outros prejudicados, e

com a construcção ou acquisição das obras para seu uso, com estações, armazens, telheiros, depositos, officinas, casas de machina, escriptorios, reservatorios d'agua, bombas, encanamentos, plata-fórmas, giradores, trilhos, mancáes, linhas telegraphicas e todas as outras cousas concercentes e consideradas como constituindo e pertencendo ás obras de uma estrada de ferro.

III. O custo do primeiro e completo lote de machinas locomotivas, carruagens de passageiros, carros de mercadorias e de todo o machinismo que se considera fazendo parte do capital, sendo doze o numero das locomotivas, vinte e quatro o de carruagens e cento e cincoenta o de wagons. A renovação, porém, augmento e reparos do material rodante e de tracção deverão ser lançados nas contas correntes annuaes da receita e despeza e não addicionados ao capital.

IV. As despezas de administração, durante os trabalhos da estrada, e antes de sua abertura ao publico, serão tambem annexas ao capital; mas as que se fizerem depois da abertura da estrada ao publico, pertencerão á conta corrente de receita e despeza.

VIGESIMA SEXTA

O maximo capital relativo ás despezas desta estrada, pelo que respeita á garantia de juros, em hypothese alguma poderá exceder de sete mil contos de réis, na fórma da lei provincial n. 1913 de 19 de Julho de 1872, comprehendidas todas e quaesquer despezas que possão ser feitas, seja qual fôr a sua denominação ou natureza. Si em qualquer tempo a Companhia precisar de maior capital, deverá obtel-o por sua conta e risco, e só com a sua garantia.

VIGESIMA SETIMA

Para regularisar o pagamento dos juros serão observadas as seguintes bases:

I. O sobredito juro de sete por cento correrá desde o dia em que se verificar qualquer entrada de fundos ou chamadas em referencia á quantia que effectivamente entrar para o cofre da Companhia, deduzido, porém, o que fôr recebido de juros sobre essa quantia, quando, pela falta de urgencia de despeza, possa ser depositada em algum banco.

II. A Companhia, comtudo, não poderá fazer chamadas senão á proporção que fôr necessario dinheiro para occorrer a despezas com os trabalhos da estrada, conservando, porém, em disponibilidade uma certa somma com que possa fazer fazer face a despezas imprevistas.

III. Qualquer renda liquida que tenha a Companhia no trafego de uma ou mais secções (no caso de ser ella aberta por secções), será abatida dos juros que tiverem de ser pagos por parte da provincia, para se preencher o minimo de sete por cento sobre o capital dispendido e realisado.

VIGESIMA OITAVA

A Companhia será obrigada a fornecer ao Governo annualmente um relatorio circumstanciado a respeito do estado da linha, seus rendimentos, e bem assim a apresentar semestralmente as contas de suas despezas de construcção, reparos, custeio e administração, dous mezes antes da época que o Governo e a Companhia fixarem para o pagamento dos juros. Si a Companhia não cumprir este dever, ou si não franquear nesse ou n'outro qualquer tempo o exame de seus livros ao Governo, este poderá demorar o pagamento dos juros, emquanto a Companhia não cumprir o seu dever. Prestadas, porém, as contas, si o

Governo não desapproval-as, nos termos da clausula 19.ª, ficará obrigado á disposição da clausula 20.ª, depois de decorridos sessenta dias.

VIGESIMA NONA

Embora devão ser fixadas pelo Governo, de accordo com a Companhia, as épocas em que se farão os pagamentos semestraes de juros, épocas que não poderão ser alteradas sem accordo, isto só se entenderá depois de concluidas todas as obras; porquanto, uma vez que a Companhia em tempo apresente as suas contas e comprove despezas reaes, o Governo pagará os juros semestraes em relação ao capital realisado por chamadas, e desde a data desta.

TRIGESIMA

Se a Companhia, em qualquer tempo, julgar conveniente renunciar á garantia de juros, podel-o-ha fazer, indemnisando o Governo Provincial de qualquer desembolso que tenha feito por conta da mesma quantia. Neste caso, cessará a ingerencia do Governo sobre os negocios da Companhia, e tambem a parte dos lucros que lhe compete pela clausula seguinte; salvo, porém, o direito de intervir em tudo quanto tenha relação com a policia e segurança da estrada.

TRIGESIMA PRIMEIRA

Sempre que os dividendos da Companhia excederem de dez por cento, o excesso até doze pertencerá á provincia.

TRIGESIMA SEGUNDA

Se o Governo Provincial julgar conveniente effectuar a desappropriação da estrada de ferro, podel-o-ha fazer, sob as seguintes bases:

I. A desappropriação não terá logar, antes de vinte annos, contados da data da incorporação da Companhia.

II. O preço da desappropriação será calculado por dous arbitros, um nomeado pelo Governo e outro pela Companhia, os quaes tomarão por base do seu orçamento o valor das obras no estado em que estiverem, sem attenção ao custo primitivo das mesmas. Observar-se-ha a respeito a disposição da clausula 17.ª

III. O preço da desappropriação em todo o caso será igual ou superior a uma somma que, a juros de seis por cento ao anno, produza tanto como a renda liquida média da estrada, durante os cinco annos anteriores.

TRIGESIMA TERCEIRA

Não se effectuando a desappropriação, decorridos os cincoenta annos de que trata a lei n. 1913, continuará a Companhia no pleno gôso da estrada, a menos que não se dissolva; mas não gosará de então em diante dos favores deste contrato.

TRIGESIMA QUARTA

Na hypothese de aceitar a Companhia a garantia de juros e não a subvenção, o Governo da Provincia terá permanentemente junto á Companhia um engenheiro fiscal de sua confiança, cujo vencimento, sendo fixado de commum accordo, será pago pela Companhia. Na mesma hypothese, além dos planos e orçamentos que a Companhia apresentará ao Governo, será ella obrigada a remetter semestralmente, para ser approvado pelo mesmo, as contas de suas despezas de construcção, custeio e administração, tudo de accordo com clausulas 19.ª e 20.ª

TRIGESIMA QUINTA

O Governo da Provincia, dentro dos limites de suas attribuições, isentará os empregados da Companhia do ser-

viço publico, do modo que fôr compativel com as leis vigentes.

TRIGESIMA SEXTA

O Presidente da Provincia solicitará dos poderes competentes os seguintes favores para a Companhia:

I. Uso e gôso, durante o tempo do contrato, da zona que occupar, dos terrenos devolutos e nacionaes, e dos comprehendidos nas sesmarias e posses, salvas as indemnisações que forem de direito.

II. Importação livre de direito, durante o praso marcado para a conclusão das obras e nos dez annos seguintes, das machinas, wagons, trilhos, carvão e mais material que tiver de ser empregado na construcção, conservação e custeio da linha.

III. Privilegio, durante o tempo desta concessão, para explorar minas de qualquer metal ou productos chimicos, sem prejuiso de direitos adquiridos.

IV. Transporte gratuito, pela Estrada de Ferro D. Pedro II, de todo o material fixo e rodante necessario á construcção da linha e sua conservação.

TRIGESIMA SETIMA

Pelo não cumprimento de qualquer das clausulas do presente contrato, e para as quaes não estiverem estabelecidas penas especiaes, poderá o Governo impôr á Companhia multas de um a dez contos de réis, conforme a gravidade do caso.

TRIGESIMA OITAVA

A via-ferrea não impedirá o livre transito pelos caminhos existentes ou outros que se abrirem para commodidade publica, nem a Companhia terá direito a qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

E para firmeza, lavrou-se o presente contrato, em que se assignão S. Ex. o Sr. Presidente da Provincia, o procurador fiscal interino da Thesouraria Provincial com os contratantes e commigo, Dr. José Pereira Terra Junior, Secretario do Governo, que o subscrevi.

Venancio José de Oliveira Lisboa.

Por mim e como procurador do coronel José Vieira de Rezende e Silva, *Nominato José de Sousa Lima.*

O procurador fiscal interino, *Antonio Luiz Maria Soares de Albergaria.*

Como testemunhas:

Joaquim José Moreira de Mendonça.
Gaspar Olavo Pinto Rodrigues.

Pagou pelo imposto de direitos a quantia de dous mil réis, como se viu do talão n. 28, de hoje.

Secretaria do Governo, 17 de Abril de 1873.
A. Cesario B. de Lima.

Annexo N.º 16

Termo de additamento ao contrato celebrado em 17 de Abril de 1873 entre a Presidencia desta provincia e o bacharel Nominato José de Souza Lima e o tenente coronel José Vieira de Rezende e Silva, para execução da lei n.º 1980 de 11 de Novembro proximo passado.

Aos dezoito dias do mez de Dezembro de 1873, em o Palacio da Presidencia da provincia de Minas Geraes, perante o Ill.mo e Ex.mo Sr. Dr. Venancio José de Oliveira Lisboa, compareceu o cidadão José Januario de Cerqueira, procurador dos concessionarios da estrada de ferro entre as cidades do Juiz de Fóra e Ponte Nova, para o fim de accordar nas estipulações addicionaes ao contrato de 17 de Abril deste anno, em virtude da lei n.º 1980 de 11 de Novembro ultimo; e, depois de mutua convenção, resolveu-se:

I. O Presidente da provincia de Minas Geraes, autorisado pela lei n.º 1980 de 11 de Novembro de 1873, concede á Companhia que organisarem o bacharel Nominato José de Souza Lima e o tenente coronel José Vieira de Rezende e Silva, privilegio por (40) annos, a contar da data da primeira chamada das acções, para a construcção, uso e gôso de uma estrada de ferro de bitola estreita, entre as cidades do Juiz de Fóra e Ponte Nova, de conformidade com o contrato celebrado em 17 de Abril ultimo e da lei n.º 1913 de 19 de Julho de 1872.

II. Durante o praso do privilegio, não se fará nenhuma outra concessão para a construcção de estradas de

ferro de qualquer systema, dentro da zona de trinta e um kilometros para cada lado e na mesma direcção da estrada concedida aos contratantes, salvo accordo com os mesmos. Esta restricção não comprehende as estradas que, partindo do mesmo ponto, tenhão direcção diversa, ou que, approximando-se da linha ou atravessando-a, comtudo não carreguem generos ou passageiros dentro da zona privilegiada concedida a esta empreza.

III. A Companhia gosará dos mesmos favores da clausula antecedente na prolongamento da estrada contratada e seus ramaes, para o que se farão os contratos que forem convenientes aos interesses da provincia.

IV. Fica elevado a quarenta (40) annos o praso da garantia de juros, estipulado na condição vigesima quarta do contrato de 17 de Abril ultimo.

V. A Companhia poderá começar a construcção da estrada no ponto que entender mais conveniente entre as cidades de Ubá e Juiz de Fóra.

VI. A perda dos favores concedidos á Companhia e a suspensão da garantia de juros só terá logar nos casos expressos no contrato citado de 17 de Abril e por acto motivado da Presidencia, com o recurso para o juizo arbitral, creado pela clausula decima setima do mesmo contrato.

VII. Os prasos estipulados na clausula quarta do contrato de 17 de Abril começarão a correr desde a data da incorporação da Companhia, que deverá verificar-se no praso marcado na clausula terceira do referido contrato.

E para firmeza lavrou-se o presente, em que se assignam S. Ex.ª o Sr. Presidente da Provincia, o procurador dos concessionarios e eu Dr. José Pereira Terra Junior, Secretario do Governo, que o subscrevi.

Venancio José de Oliveira Lisboa.
José Januario de Cerqueira.
Dr. José Pereira Terra Junior.

Como testemunhas:

Antonio Luiz Maria Soares de Albergaria.
Joaquim José Moreira de Mendonça.

Na guia expedida para pagamento dos direitos deste additamento ao contrato de 17 de Abril ultimo estava lançada a seguinte verba:

N. 4. Rs. 500$. — Pagou quinhentos mil réis.

Ouro Preto, 20 de Dezembro de 1873.

Castro Barbosa.

Pagou mais dous mil réis, como se viu do talão n.° 9, desta data.

Secretaria do Governo, 20 de Dezembro de 1873.

A. Cesario B. de Lima.

Annexo N.° 17

Termo de additamento aos contratos celebrados em 17 de Abril de 1873 e 18 de Dezembro do mesmo anno entre a Presidencia desta provincia e os emprezarios da Estrada de Ferro da Ponte Nova, bacharel Nominato José de Souza Lima e coronel José Vieira de Rezende e Silva.

Aos doze dias do mez de Dezembro de mil oitocentos e setenta e seis, em o Palacio da Presidencia da provincia de Minas Geraes, perante o Ex.^{mo} Sr. Barão de Camargos, Vice-Presidente da Provincia, compareceu o coronel José Vieira de Rezende e Silva, por si e como procurador do emprezario bacharel Nominato José de Souza Lima, para o fim de concordar nas estipulações addiccionaes aos contratos de 17 de Abril e 18 de Dezembro de 1873, em virtude da lei n.° 2171 de 29 de Novembro de 1875; e, depois de mutuo accordo entre o Ex.^{mo} Presidente e o referido procurador resolveu-se o seguinte:

I. O Presidente da Provincia, autorisado pela lei n.° 2171 de 29 de Novembro de 1875, renova e rectifica os contratos celebrados em 17 de Abril e 18 de Dezembro de 1873, entre a Presidencia de Minas e os referidos bacharel Nominato e coronel José Vieira, com o fim de se construir uma estrada de ferro entre o Juiz de Fóra e a cidade da Ponte Nova, em Minas Geraes, com as seguintes modificações:

II. A estrada de ferro de que trata a lei citada, principiará do ponto onde terminar a Estrada de Ferro da Leopoldina, em Santa Rita da Meia Pataca, e se dirigirá

á Ponte Nova, ou suas immediações, pelo traçado que fôr approvado, segundo as condições dos contratos anteriores; ficando desta forma modificado o traçado quanto ao seu ponto inicial.

III. Fica elevado a oitenta annos o privilegio concedido á Companhia da Estrada de Ferro da Ponte Nova pela clausula primeira do contrato de 18 de Dezembro de 1873, firmado entre a Presidencia desta provincia e os emprezarios desta linha.

IV. O direito de desappropriação que, pela clausula trigesima segunda do contrato de 17 de Abril de 1873, ficou reservado á provincia de Minas, só se tornará effectivo, findo o praso do privilegio por este contrato concedido á empreza. Si o Governo, antes de findar o praso, quizer usar de tal direito, só o poderá fazer, mediante accordo com a Companhia.

V. O praso em que os emprezarios desta linha se obrigárão a organisar a Companhia e dar começo aos trabalhos, fica espaçado por mais tres annos, a contar do dia vinte de Novembro de 1875, dia em que foi publicada a lei n.º 2171, e terminará tres annos depois, isto é, no dia vinte de Novembro de mil oitocentos e setenta e oito; devendo dentro delle ser organisada a Companhia e dar-se começo aos trabalhos, sob pena de caducar esta e as anteriores concessões.

VI. Ficando em inteiro vigor, como ficão, os contratos já referidos de 17 de Abril e 18 de Dezembro de 1873, lavrados com os emprezarios desta estrada, por força destas clausulas, em tudo quanto não houver sido alterado ou modificado pelo presente, serão considerados como se fossem lavrados hoje, afim de poderem correr e contar-se os diversos prasos de que tratão os mesmos.

VII. Os emprezarios ditos, bacharel Nominato José

de Souza e Lima e coronel José Vieira de Rezende e Silva, aceitão as presentes estipulações, obrigando-se, por si e pela Companhia que organisarem, a cumprir fielmente todas as obrigações que lhes impoem este e os anteriores contratos.

E para firmeza, lavrou-se o presente contrato de modificação, em que se assignão S. Ex.ª o Sr. Vice-Presidente da provincia, o procurador dos emprezarios, o procurador fiscal, duas testemunhas e eu José da Costa Carvalho, Secretario do Governo, que o subscrevi.

Barão de Camargos.
João Pedro Moretzsohn.
José Vieira de Rezende e Silva.

Como testemunhas:

Antonio Luiz Maria Soares de Albergaria.
Joaquim Manoel Brandão.

Pagou de direitos, pela prorogação obtida, a quantia de vinte mil réis, como se viu do conhecimento n. 72, datado de hoje.

Secretaria do Governo, 12 de Dezembro de 1876.

P. Queiroga.

Annexo Nº 18

Acta da 2.ª sessão da Assembléa Geral dos accionistas da Companhia Estrada de Ferro Leopoldina em trinta de Janeiro de mil oitocentos e setenta e cinco.

PRESIDENCIA DO EX^mo SR. CONSELHEIRO AFFONSO CELSO DE ASSIS FIGUEIREDO

Ao meio dia achando-se presentes trinta e cinco accionistas, representando 4,639 acções, o Sr. Gustavo Joppert, 1.º Secretario da Assembléa Geral, por se haver excusado o Ex.^mo Sr. Visconde de S. Christovão, Presidente da mesma Assembléa, abriu a sessão e propoz para Presidente da Assembléa Geral o Ex.^mo Sr. Conselheiro Affonso Celso de Assis Figueiredo, que foi unanimemente approvado, tomando immediatamente a direcção dos trabalhos e convidando para occuparem os logares de 1.º e 2.º Secretarios o Dr. Antonio Corrêa de Souza Costa e o Sr. João Guedes da Costa.

Lida a acta da ultima sessão da Assembléa Geral foi posta em discussão e approvada unanimemente.

O Sr. Presidente declara que achando-se impresso e distribuido o relatorio da Directoria julga a sua leitura dispensavel e consultando a Assembléa foi isso mesmo resolvido passando-se á leitura do parecer da Commissão Fiscal, nomeada em virtude do art. 29 dos estatutos, e assignado pelos tres membros.

Entrando em discussão o relatorio da Directoria o parecer da Commissão Fiscal o Sr. Dr. Gabriel de Paula Almeida Magalhães propõe o addiamento até 1 de Fevereiro proximo, allegando que estes trabalhos só hoje forão distribuidos, não podendo por isso serem convenientemente estudados.

O Sr. Dr. Mello Barreto faz sentir a inconveniencia de tal proposta, declarando que ella importa um voto de desconfiança á distincta Commissão Fiscal, que só elaborou o seu parecer depois de ter acompanhado por espaço de um anno os trabalhos da Companhia, e de ter examinado minuciosamente todos os livros e documentos accrescentando que tal alvitre tem ainda o grave inconveniente de reclamar uma nova convocação de Assembléa Geral, o que é muito difficil de conseguir-se em vista dos affazeres dos Srs. accionistas, que não podem deixar de ter plena confiança em uma Commissão que foi por elles mesmos nomeada.

Depois de algumas considerações dos Drs. Gabriel de Almeida Magalhães e Elias José dos Santos foi submettida á votação a proposta do addiamento obtendo contra, vinte e oito (28) votos, e á favor seis (6) votos.

Continuando em discussão o relatorio e o parecer da Commissão Fiscal o Sr. Dr. Gabriel declara que á vista do voto manifestado pela Assembléa Geral dos Srs. accionistas, entende que não deseja ella ver discutidos alguns pontos que em sua opinião merecem ser esclarecidos, pelo que desiste de fazer as considerações, que vinha disposto a offerecer, reservando-se o direito de discutil-os pela imprensa, se assim entender conveniente.

Ninguem mais pedindo a palavra procedeu-se á votação do relatorio e parecer da Commissão Fiscal sendo approvados por trinta (30) votos contra tres, abstendo-se de votar o Sr. Henrique Dodsworth.

Procedendo-se á nomeação da nova Commissão Fiscal, o Sr. accionista Themistocles Petrocochino propoz que continuasse a servir a mesma Commissão, o que foi approvado, havendo um voto contra.

Em seguida o Sr. Dr. Mello Barreto leva ao conhecimento da Assembléa Geral a materia de uma carta que lhe foi dirigida da provincia de Minas Geras pelo Dr. Nominato Jose de Souza Lima sobre o prolongamento da Estrada de Ferro da Meia Pataca á Ponte Nova, fazendo ver a conveniencia de uma desistencia por parte da Companhia Leopoldina do direito de preferencia que lhe assiste para o mesmo prolongamento, e pedindo que a Assembléa Geral autorisasse a Directoria da Estrada de Ferro da Leopoldina a entender-se com elle sobre os direitos das duas companhias, que terião de ligar-se em Santa Rita de Meia Pataca.

Resolveu-se que a Directoria ficasse autorisada a entender-se com o Dr. Nominato sobre tal materia.

O Sr. Gustavo Joppert pede a palavra e apresenta o seguinte requerimento: (Segue o requerimento e projecto de reforma dos estatutos).

Ill.mo Sr. Presidente da Assembléa Geral da Companhia da Estrada de Ferro da Leopoldina. — Requerem os accionistas, abaixo assignados, que, por intermedio de V. S., seja proposta uma modificação nos estatutos desta Companhia, que julgão ser de grande utilidade, a bem dos interesses da mesma, e no caso da Assembléa pronunciar-se em sentido favoravel, mandar proceder á nomeação de uma commissão para a apresentação das respectivas bases, offerecendo para esse fim um projecto que indica perfeitamente o objecto da modificação e que pedem, ser tomado em consideração pela Commissão que mecerer a confiança da Assembléa. — Sala das sessões, em 30 de Janeiro de 1875 .—

Gustavo Joppert.— pp. de D. Anna Luiza de Suckow.—Gustavo Joppert. Por mim e como procurador do major Joaquim Vieira da Silva Pinto.— Tenente coronel José Maria Manso da Costa Reis.— Coronel Custodio de Almeida Magalhães. — Tenente Caetano de Almeida Magalhães. — Dr. Antonio Romualdo Manso da Costa Reis. — Francisco de Vargas Corrêa. — Dr. Bernardo Cysnerio Manso da Costa Reis e outras. — Gabriel de Paula Magalhães, como procurador de Bento Antonio Gandra. — Manoel Joaquim Gomes de Mattos. — José Maria Ferdandes Vieira. — Visconde de S. Christovão.

PROJECTO PARA A REFORMA DOS ESTATUTOS

Da Administração

Art. 18. A Companhia será dirigida, por uma directoria, composta de tres membros que não poderão entrar em exercicio, sem possuir cincoenta ou mais acções e eleita pela Assembléa Geral dos accionistas.

§ 1.° Além destes tres directores serão na mesma occasião e pela mesma fórma, eleitos tres supplentes, para pela ordem de sua votação, os substituir em seus impedimentos.

§ 2.° No acto da eleição será designado pela Assembléa, um dos directores, que se encarregará da gerencia do trafego.

§ 3.° O director-gerente do trafego terá plena liberdade de acção.

§ 4.° O director-gerente do trafego será em seus impedimentos substituido pelos outros dous membros da Directoria pela ordem da votação, no acto de sua eleição, e se existir igualdade em votos, a Commissão Fiscal decidirá a qual dos dous competirá a substituição.

§. 5.° Supprime-se o artigo 18 dos estatutos.

Art. 20. Supprime-se este artigo dos estatutos.

Art. 21. O § 7.º passará a ser 4.º, o 8.º para o 5.º augmentando-se menos durante a construcção, em que receberão 7 % por anno, sobre as entradas realisadas, o § 9.º passa a ser o 6.º, e o 10.º para o 7.º, ficando desta fórma supprimidos os §§ 4.º, 5.º e 6.º dos estatutos.

Art. 22. Incumbe ao director-gerente do trafego.

§ 1.º Propor aos seus collegas da Directoria, a creação dos empregos, que forem necessarios, a fixação dos ordenados, que houverem de perceber e da fiança que houverem de prestar os empregados, que sob sua nomeação e em quanto merecerem sua confiança houverem de os exercer.

§ 2.º Suspender, impor multas, e demittir os empregados que mal servirem.

§ 3.º Propor as conveniencias para todos os contratos, ajustes e arranjos, quer para o assentamento dos trilhos e obras necessarias, quer para tudo quanto for util á boa direcção do trafego e executar as deliberações da Directoria em tudo quanto respeitar á construcção da estrada e sua conservação.

§ 4.º No caso de uma divergencia entre o director-gerente do trafego e seus collegas, será ouvida a Commissão Fiscal, e se não chegarem a um accordo, será submettida a questão á Assembléa Geral dos accionistas, convocada expressamente para este fim e que decidirá por maioria de votos.

§ 5.º Só terá logar o appello para a Assembléa Geral dos accionistas a que se refere o § antecedente se numa reunião composta dos directores, dos membros da Commissão Fiscal, dos tres directores supplentes, não fôr a divergencia decidida por pluralidade de votos.

§ 6.º Supprime-se o artigo 22 dos Estatutos.

Art. 23. A Directoria será sujeita annualmente a nova eleição.

§ 1.° É admissivel a reeleição parcial ou total.

§ 2.° Supprime-se o artigo 23 dos estatutos.

Art. 25. Durante a construção da estrada os directores serão retribuidos annualmente cada um com a quantia de Rs. 4:000$000, quatro contos de réis paga trimestralmente e depois da conclusão das obras, isto é, da entrega ao trafego de toda a linha projectada até Santa Rita da Meia Pataca, serão retribuidas com a quota de 4 % deduzidos semestralmente da receita bruta da Companhia, depois de tirados os gastos do custeio.

§ 10. O director-gerente do trafego será remunerado annualmente, além da retribuição marcada para director, com á quantia de Rs. 10:000$000, dez contos de réis, paga mensalmente que será considerada gastos de custeio.

§ 2.° As retribuições de que tratão, o art. e § antecedentes, serão no impedimento percebidos pelo que os substituirem nos seus respectivos encargos.

§ 3.° Supprime o artigo 25 dos estatutos.

Art. 26. As attribuições do director-gerente do trafego excluem a agencia da Côrte, que fica debaixo das immediatas vistas dos dous directores residentes na Côrte, concorrendo porém com as mesmas para os negocios importantes.

Art. 27. Revogão-se as disposições em contrario.

Da Assembléa Geral dos accionistas

Art. 10. Eliminar do artigo dos actuaes estatutos as seguintes palavras « não serão admittidos votos por procurações, quando se tratar da eleição da Directoria. »

Art. 11. Eliminar deste artigo da mesma fórma as palavras « por si e como procurador de outros. »

N. B. Se a Commissão não julgar acertada a nomeação de um director-gerente do trafego, a Directoria deve cumprir o disposto do § 4.º art. 91, dos estatutos que diz: nomear um gerente de sua confiança, que tome a seu cargo a direcção e expediente do serviço diario e que fica incumbido de toda gerencia do trafego.

O Sr. Dr. Mello Barreto declara que o relatorio approvado encerra a idéa da unica reforma a fazer-se nos estatutos, que é a reducção da Directoria á tres membros; reforma esta que é dictada pela pratica dos trabalhos e pela economia. Que quando á idéa da creação de director-gerente com atribuições latas de nomear, demittir empregados, marcar vencimentos, etc., elle oppõe-se com todas as forças, porque esta nova entidade absorveria a Directoria, tirando-lhe toda a unidade de acção e força moral indispensaveis, e de que ella não tem abusado, tendo como tem a consciencia de haver bem servido aos interesses da Companhia que são tambem os seus.

Depois de algumas considerações feitas pelo Sr. Dr. Presidente e pelos Srs. Drs. Gabriel de Paula Almeida Magalhães, Antonio Corrêa de Souza Costa e capitão Elias José dos Santos foi submettido o requerimento á votação e unanimemente approvado.

Procedendo-se á nomeação da Commissão que deve dar parecer sobre o projecto de reforma dos estatutos forão acclamados os Srs. Conselheiro Affonso Celso de Assis Figueiredo, Dr. Gabriel de Paula Almeida Magalhães e Gustavo Joppert.

Nada mais havendo a tratar-se levantou-se a sessão ás 2 $^1/_2$ horas da tarde, convocando-se nova Assembléa

Geral para o dia 6 de Fevereiro proximo para apresentação do parecer sobre o projecto de reforma dos estatutos.

Rio de Janeiro, sala das sessões em trinta de Janeiro de mil oitocentos e setenta e cinco. — *Affonso Celso de Assis Figueiredo.* — *Dr. Antonio Corrêa de Souza Costa.* — *João Guedes da Costa.*

Annexo N.° 19

Lei n.° 2467 de 23 de Outubro de 1878

Interpreta a de n.° 2171 de 20 de Setembro de 1875, quanto ao ponto inicial da estrada de ferro entre Juiz de Fóra e Ponte Nova, e contém outras disposições a respeito.

O Conselheiro Francisco de Paula da Silveira Lobo, Senador do Imperio e Presidente da provincia de Minas Geraes: Faço saber a todos os seus habitantes, que a Assembléa Legislativa Provincial decretou e eu sanccionei a lei seguinte:

Art. unico. Ficà o Presidente da Provincia autorisado a tornar effectiva a concessão dos privilegios e favores estabelecidos nas leis n.os 1913 e 1910 para a construcção de uma estrada de ferro entre o Juiz de Fóra e Ponte Nova, modificando o traçado, de conformidade com a lei n.° 2171 de 20 de Setembro de 1875, e entroncando-a no ponto mais conveniente da estrada União Mineira, mantido assim o traçado geral determinado por aquellas leis, que estabelecem como seu ponto inicial o municipio do Juiz de Fóra e a Estrada de Ferro D. Pedro II.

§ unico. Se os concessionarios do privilegio recusarem-se á rectificação do contrato pela fórma por que a lei n.° 2171 fica interpretada, o Governo poderá contratar a construcção da referida estrada com quem melhores condições offerecer revogadas os disposições em contrario.

Mandamos, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a

cumprão e fação cumprir tão inteiramente como nella se contém. O Secretario desta provincia a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Palacio da Presidencia da provincia de Minas Geraes, aos vinte e tres dias do mez de Outubro do Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e setenta e oito, quinquagesimo setimo da Independencia e do Imperio.

Francisco de Paula da Silveira Lobo.
Francisco Gonçalves das Neves, a fez.

Sellada e publicada nesta Secretaria, aos 28 de Outubro da 1878.

Candido Augusto da Cruz.

Annexo N.° 20

Decreto n.° 7051 de 31 de Outubro de 1878

Declara ser estrada geral para o serviço do Estado a via-ferrea do Porto Novo do Cunha a Jequitinhonha, no municipio de Arassuahy, provincia de Minas Geraes; e providencia sobre a construcção do prolongamento de Cataguazes a Jequitinhonha.

Hei por bem declarar ser estrada geral para o serviço do Estado, nos termos do § 2.° do art. 1.° do regulamento que acompanha o Decreto n.° 5561 de 28 de Fevereiro de 1874, a via-ferrea que do Porto Novo do Cunha fôr ter á margem do rio Jequitinhonha, na provincia de Minas Geraes; e bem assim conceder á Companhia Estrada de Ferro da Leopoldina, na fórma da clausula 2.ª, das que baixárão com o Decreto n.° 4914 de 27 de Março de 1872, preferencia para construcção do prolongamento na mesma via-ferrea de Cataguazes a Jequitinhonha.

João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú, do meu conselho, Senador do Imperio, Presidente do Conselho de Ministros, 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 31 de Outubro de 1878 57.° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú.

Annexo N.º 21

Decreto n.º 7112 de 14 de Dezembro de 1878

Concede autorisação para prolongar a Estrada de Ferro da Leopoldina, de Cataguazes á Raiz da Serra do Presidio, na provincia de Minas Geraes.

Attendendo ao que me requereu a Companhia da Estrada de Ferro da Leopoldina, hei por bem conceder-lhe, nos termos do final da clausula 2.ª dos annexos ao Decreto n. 4904, de 27 de Março de 1872 autorisação para prolongar a mesma estrada, de Cataguazes até á Raiz da Serra do Presidio, na provincia de Minas Geraes, mediante as clausulas do mesmo decreto, que não forem alteradas pelas que com este baixão, assignadas por João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú, do meu Conselho, Senador do Imperio, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, em 14 de Dezembro de 1878, 57.º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú.

Clausulas a que se refere o Decreto n.º 7112 desta data

I

A Companhia submetterá á approvação do Governo as plantas definitivas da parte da estrada, entre Cataguazes e

a Serra do Presidio, dentro do praso de um anno, contado desta data.

II

As obras dessa parte da estrada serão concluidas dentro do praso de tres annos, contados da data da approvação das plantas.

III

São applicaveis a esta estrada de ferro os favores mencionados nos §§ 1 a 5 da clausula 3.ª das annexas ao Decreto n.º 6995 de 10 de Agosto ultimo.

Palacio do Rio de Janeiro, em 14 de Dezembro de 1878.

João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú.

Annexo N.° 21 A

Lei Provincial de 23 de Outubro de 1878

Fica o Presidente da Provincia autorisado a tornar effectiva a concessão dos privilegios e favores estabelecidos nas leis n.os 1,913 e 1980 para construcção de uma estrada de ferro *entre o Juiz de Fóra e Ponte Nova*, modificando o traçado de conformidade com a lei n.° 2171 de 20 de Novembro de 1875, isto é, entroncando-a *no ponto mais conveniente da estrada União Mineira*, e mantendo assim o *traçado geral*, que considera o *Juiz de Fóra* como seu ponto inicial; revogadas as disposições em contrario.

Annexo N.º 22

Decreto n.º 7156 de 8 de Fevereiro de 1879

D. Pedro, por graça de Deus e unanime acclamação dos povos, Imperador constitucional e defensor perpetuo do Brazil:

Faço saber aos que esta virem que, attendendo ao que me requereu a Companhia E. de F. Leopoldina, devidamente representada, e de conformidade com a minha immediata resolução de 1 do corrente mez, lançada sobre parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, exarado em consulta de 16 de Dezembro de 1878, hei por bem autorisal-a a elevar o seu capital fixado pelo Decreto n.º 6633 de 18 de Julho de 1877 em 3,400:000$000 á somma de réis 6,000:000$000.

E para firmeza de tudo mandei passar a presente carta, por mim assignada e sellada com o sello das armas Imperiaes.

Dado no Palacio do Rio de Janeiro, em 8 de Fevereiro de 1879, quinquagesimo oitavo da Independencia e do Imperio.

IMPERADOR D. PEDRO II.

João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú.

Annexo N.º 23

Decreto n.º 9028 de 29 de Setembro de 1883

Approva as tarifas e instrucções regulamentares para o transporte de mercadorias e passageiros pela Estrada de Ferro Leopoldina

Hei por bem Approvar as tarifas e instrucções regulamentares para o transporte de mercadorias e passageiros pela Estrada de Ferro Leopoldina que com este baixão, assignadas por Affonso Augusto Moreira Penna, 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 Setembro de 1883, 62º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Affonso Augusto Moreira Penna.

Instrucções regulamentares e tarifas para o transporte de passageiros e mercadorias pela Estrada de Ferro Leopoldina, a que se refere o Decreto n.º 9028 desta data

TARIFA N.º 1

TRANSPORTE DE VIAJANTES

Bilhetes ordinarios

Art. 1.º A tarifa n.º 1 applica-se ao transporte de viajantes do interior, divididos em duas classes.

Art. 2.º Os meninos menores de 8 annos pagarão

meia passagem; ficando, porém, á estrada salvo o direito de accommodar no mesmo logar dous, nestas condições, embora não sejão da mesma familia. Os menores de 3 annos de idade, conduzidos ao collo, terão passagem gratuita.

Art. 3.° Os viajantes só têm entrada nos carros com bilhete ou passe em fórma, dado por funccionario da estrada, para isso autorisado.

Art. 4.° A venda dos bilhetes começa meia hora e cessa cinco minutos antes da hora marcada para a partida do trem, e dous minutos antes da mesma hora fecha-se a porta de entrada para a plataforma de embarque.

Art. 5.° Os bilhetes e passes devem ser apresentados na entrada para a plataforma das estações e conservados para serem entregues ou exhibidos sempre que o exigirem os empregadas da estrada.

Art. 6.° A entrada nas plataformas das estações é vedada ás pessoas não munidas de bilhetes.

Art. 7.° O viajante que recusar-se a exhibir o bilhete ou passe quando isso lhe fôr exigido pelos empregados da estrada, é considerado embarcado sem bilhete e como tal sujeito ás penas comminadas no art. 11, embora venha a exhibir mais tarde seu bilhete.

Art. 8.° Os bilhetes e passes só dão direito á passagem no trem, dia, classe e até á estação nelles indicada.

Art. 9.° Os passes concedidos em serviço do Governo ou da estrada não são transferiveis: seus portadores não podem viajar em carro de classe superior á nelles designada, ainda que paguem a differença correspondente.

Art. 10. A estrada tem o direito de tomar qualquer dos passes de que trata o artigo antecedente, quando apresentados por outras pessoas que não sejão as nelles indicadas, cobrando o duplo do preço da passagem e arrecadando os passes.

Art. 11. Os viajantes sem bilhete, portadores de bilhetes não carimbados ou que tenhão carimbo de outro dia ou trem, salvo as disposições relativas aos bilhetes de ida e volta, pagarão o preço de sua viagem, a contar do ponto inicial da partida do trem, e no caso de terem procedido de má fé ficarão igualmente sujeitos á multa de 10$ a 20$000.

Art. 12. Os viajantes que excederem o trajecto a que tiverem direito pagarão a viagem addicional, munindo-se de novo bilhete na estação terminal do percurso indicado no bilhete. Os que viajarem em classe superior á indicada em seu bilhete, pagarão o preço de uma passagem de 2ª classe entre os mesmos pontos indicados no bilhete que apresentarem.

Art. 13. O viajante que quizer passar de um carro ordinario para algum dos logares reservados, podel-o-ha fazer pagando a taxa addicional correspondente ao logar reservado, a partir da estação em que tiver embarcado. Se o bilhete de que estiver munido fôr de 2.ª classe, terá de pagar ao mesmo tempo a differença entre o preço desta e da 1.ª, a partir da estação em que tiver embarcado.

Art. 14. O viajante que ficar em qualquer ponto áquem do designado em seu bilhete, deve entregar este ao agente da estação e perde o direito ao resto da viagem, que só póde effectuar comprando novo bilhete.

Bilhetes de ida e volta

Art. 15. Concedem-se bilhetes de 1.ª classe de ida e volta com abatimento de 25 % entre a estação de Porto Novo para as demais estações e vice-versa, que durarão por oito dias.

Art. 16. O praso começa a correr da hora em que o bilhete é vendido e termina à hora da partida do trem de

volta, contando-se 24 horas para cada dia do praso a que se refere o bilhete.

Art. 17. Os bilhetes de ida e volta dão direito a uma só viagem em cada sentido, em qualquer trem, de ou para as estações mencionadas nos bilhetes.

Art. 18. Os portadores de bilhetes de ida e volta só poderão entrar nos trens nas estações mencionadas em seus bilhetes, quer para a ida, quer para a volta.

Art. 19. No caso de quererem parar em qualquer estação nos limites de seu bilhete, este não lhes dá mais direito a continuar a viagem em outro trem.

Transportes funebres

Art. 20. Os cadaveres transportados em vagões de cargas em trens mixtos ou de mercadorias pagarão taxa correspondente á de 2ª classe da tarifa n. 5. Se forem transportados em carros de passageiros de 1.ª ou 2.ª classes ficarão sujeitos, quanto á taxa, ao que estipulão os arts. 32 e 34. O minimo do frete, neste caso, será 20$000.

Art. 21. As pessoas que acompanharem estes transportes pagarão segundo a tarifa dos viajantes. Sómente duas pessoas serão transportadas gratuitamente se se collocarem no carro que contém o cadaver.

Transporte de alienados

Art. 22. Nenhum alienado póde ser admittido nos trens se não fôr acompanhado por pessoa encarregada de guardal-o.

Art. 23. O alienado e seu guarda não podem tomar logar em um mesmo compartimento com outros viajantes; devem ser collocados em compartimento reservado.

Art. 24. O preço do transporte neste caso é o duplo do das passagens ordinarias, sendo o minimo igual á metade da lotação completa do compartimento ou do carro,

se este não tiver mais de um compartimento. Se o estado do alienado exigir mais de um guarda, pagarão elles suas passagens.

As bagagens são taxadas separadamente aos preços da tarifa.

Art. 25. Os transportes desta especie devem ser annunciados com 24 horas de antecedencia ao agente da estação de partida.

Transporte de doentes

Art. 26. As pessoas em estado de enfermidade tal, que possa incommodar aos demais viajantes, só podem viajar em carro separado.

Art. 27. Os doentes, cujo estado exija constante cuidado, devem ser acompanhados por alguem.

Art. 28. Aos transportes de doentes em carros separados são applicaveis as disposições dos arts. 24 e 25.

Aluguel de carros e compartimentos ou logares reservados

Art. 29. Os predios de aluguel de carros devem ser feitos com antecedencia de duas horas na estação de Porto Novo e de 24 horas em qualquer das outras estações.

O aluguel dos carros é pago adiantado.

Art. 30. Quem alugar um ou mais carros e depois de tel-os á sua disposição regeital-os, só tem direito de exigir metade do aluguel.

O aluguel dos carros-salões só póde ser integral.

Art. 31. Um carro, embora integralmente alugado, não póde levar mais viajantes do que comportar a respectiva lotação, e a bagagem destes está sujeita ás mesmas condições que a bagagem de qualquer viajante.

Art. 32. O aluguel de um carro ou compartimento de carro para viagem simples ou de ida e volta, é deter-

minado pelo producto do preço de um bilhete, no primeiro caso, e de dous no segundo, da mesma classe, procedencia e destino, pela lotação do carro ou do compartimento de um carro da mesma classe ou pelo numero dos viajantes, segundo fôr este numero inferior ou não áquella lotação, salvo a disposição do art. 33.

Art. 33. O aluguel minimo de um carro-salão de 16 logares é fixado em 100$ e o de um compartimento dos carros-salões de dous compartimentos de oito logares cada um, em 50$000.

Art. 34. Quem alugar integralmente um carro ordinario terá abatimento de 25 %, e quem alugar dous ou mais carros terá abatimento de 30 %.

Art. 35. O preço do aluguel de um logar reservado em carros-salões será igual ao de uma passagem de 1.ª classe, como uma taxa addicional que será paga separadamente e á vista do bilhete de 1.ª classe.

Trens especiaes de viajantes

Art. 36. A estrada póde conceder trens especiaes de viajantes.

O frete é pago adiantado.

O pedido deve ser feito com antecedencia de 18 horas á administração em Porto Novo ou de 48 horas nos agentes das outras estações e mencionar:

1.º, o numero de carros de viajantes de cada classe de que o trem deve ser composto;

2.º, a quantidade das bagagens;

3.º, a natureza e importancia dos outros transportes, como cavallos, carnes, etc.

Art. 37. O preço do trem especial é determinado:

1.º, pela applicação dos preços da tarifa dos viajantes do numero de logares de cada classe de que se compuzer

o trem, seja qual fôr o numero de logares realmente occupados;

2.º, pela applicação das tarifas ás bagagens, cães cavallos, carros, ataúdes, etc., que tenhão de ser transportados.

Os trens especiaes das 6 horas da noite ás 6 horas da manhã seguinte pagarão mais 50 % dos preços indicados.

Art. 38. O frete minimo de um trem especial, sem volta, é fixado em 4$ por kilometro ou fracção de kilometro e nunca será inferior a 100$000.

Art. 39. As taxas e os minimos terão reducção de 20 % nos dous percursos, se o trem especial fôr utilisado na ida e na volta.

Art. 40. Se o numero de passageiros fôr superior á lotação de carro escolhido, pagarão os viajantes o que excederem a esta suas passagens ou a meia importancia do aluguel integral dos carros supplementares que tomarem, conforme se accommodarem no mesmo carro ou exigirem carros supplementares.

Art. 41. Quando a viagem fôr de ida e volta, conceder-se-hão gratuitamente cinco horas de demora no ponto terminal do trajecto de ida, cobrando-se 20$ por cada hora ou fracção de hora excedente até o praso maximo de 10 horas, findo o qual poderá a estrada dispôr do trem, perdendo o concessionario todo o direito ao mesmo.

Art. 42. As concessões de trens especiaes serão feitas por escripto, indicando-se o numero de carros de cada especie, a estação de partida e a de chegada, o dia e a hora da partida e a importancia do frete pago.

Art. 43. Conceder-se-hão gratuitamente 10 minutos de demora para a partida do trem da estação inicial, findos os quaes cobrar-se-hão 10$ por cada meia hora que exceder.

Art. 44. Se, depois de duas horas de espera, não se apresentarem as pessoas para as quaes foi o trem fretado, considerar-se-ha este como regeitado, e o concessionario só terá direito a receber metade do frete que tiver pago.

Art. 45. Só terá tambem direito a receber metade do frete pago, quem regeitar o trem depois de tel-o fretado, embora mande o aviso antes da hora marcada para a partida.

Disposições policiaes

Art. 46. E' expressamente prohibido a qualquer viajante:

1.° Viajar em classe superior á que designar seu bilhete, salvo pagando a differença da passagem;

2.° Passar de um para outro carro, estando o trem em movimento;

3.° Viajar nas varandas dos carros ou debruçar-se para fóra;

4.° Viajar nos carros de 1.ª classe, estando descalço ou apenas de chinellos ou tamancos;

5.° Entrar ou sahir dos carros, estando o trem em movimento;

6.° Puxar a corda de signal collocada no interior dos carros quando não houver accidente grave que exija a parada de trem na linha;

7.° Sahir em qualquer logar que não seja nos pontos de estação pela plataforma e porta para esse fim designadas;

8.° Fumar durante a viagem, excepto em carros designados para esse fim, se a estrada julgar conveniente estabelecel-os; e nas salas das estações emquanto alli permanecerem senhoras, salvo se a sala tiver aquelle destino especial;

9.º De qualquer modo incommodar aos demais viajantes;

10. Entrar nos carros, embora com bilhete, em estado de embriaguez, indecentemente vestido ou levando comsigo cães ou qualquer objecto que aos outros incommode, materias inflammaveis, armas de fogo ou quaesquer outras.

O final desta disposição não comprehende os agentes da força publica que viajarem em serviço do Governo.

Art. 47. O viajante que infringir qualquer das disposições do artigo anterior e, depois de advertido pelos empregados da estrada, persistir na infracção, será obrigado a retirar-se da estação, restituindo-se-lhe o valor do bilhete que houver comprado, se não tiver começado a viagem.

Se a infracção fôr commettida durante a viagem, o viajante incorrerá na multa de 20$ a 50$, e no caso de recusar-se a pagal-a ou, se depois desta paga não corrigir-se, o chefe do trem o entregará ao agente da estação mais proxima para remettel-o á autoridade policial de conformidade com o Regulamento de 26 de Abril de 1857. Se o viajante não tiver dinheiro para pagamento da multa em que tenha incorrido ou do preço da passagem, o conductor poderá exigir delle, como penhor, algum objecto de valor, passando recibo.

TARIFA N.º 2

Bagagens

Art. 48. A tarifa n.º 2 applica-se ao transporte de bagagens em trens de viajantes.

A bagagem transportada em trens mixtos pagará as taxas da 1.ª classe da tarifa n.º 3.

O frete minimo de uma expedição de bagagens é 400 réis.

Art. 49. A bagagem comprehende os objectos de uso

pessoal dos viajantes ou destinados a prover ás necessidades ou condições de viagem.

Art. 50. Cada viajante só poderá levar comsigo, livre de frete, um pequeno volume com roupa ou artigos para seu uso durante o trajecto, cujo peso não exceda de 30 kilogrammas, devendo o volume ser de dimensões taes que possa ficar sob os bancos dos carros, sem inconveniente para os demais viajantes, a juizo do conductor do trem. Para estes volumes não haverá registro: serão transportados por conta e risco do viajante a que pertencerem.

Art. 51. Uma familia ou grupo de pessoas, viajando juntas, não poderá allegando esta circumstancia, augmentar as dimensões do volume cujo transporte gratuito é permittido a cada passageiro: assim, em nenhum caso, será admittido no carro um volume cujas dimensões excedão ás do vão livre debaixo do assento concedido a cada passageiro.

Art. 52. Não podem, outrosim, ser nos carros de viajantes introduzidos objectos que pelo mau cheiro ou perigo que apresentem, a juiso do conductor do trem, puderem causar incommodo aos outros viajantes.

Art. 53. A demais bagagem de qualquer ordem será despachada e conduzida em carro especial, pagando-se no acto do despacho as taxas respectivas.

O despacho da bagagem deve ser feito á vista do bilhete de passagem.

Art. 54. A bagagem apresentada a despacho deve estar convenientemente acondicionada de modo a poder resistir aos choques ordinarios inherentes ao transporte em estrada de ferro. As malas, caixas, canastras, etc., devem estar fechadas.

Art. 55. Se um volume estiver aberto ou mal acondicionado, o viajante será convidado a fechal-o ou a bem acondicional-o. Se o viajante não o puder fazer, será o

volume aceito mediante boletim de resalva; se, porém, se recusar a acondicionar o volume ou a dar o boletim de resalva, a bagagem será recusada.

Art. 56. Registrada a bagagem, dar-se-ha ao viajante um boletim que lhe servirá de titulo emquanto não estiver de posse de sua bagagem,

Art. 57. A bagagem entregue no escriptorio até 15, minutos antes da hora marcada para a partida do trem-será expedida juntamente com os viajantes. A que fôr entregue depois poderá ser recusada ou, se nisso convier o viajante, expedida como mercadoria ou encommenda pelos trens seguintes.

Art. 58. A bagagem será posta á disposição do viajante logo após á chegada do trem e será entregue mediante a apresentação do boletim.

Art. 59. Se o viajante allegar a perda do boletim de bagagem, o agente da estação verificará se a bagagem pertence ao reclamante, fazendo este adduzir provas, como apresentação das chaves, relação do conteúdo, o testemunho de pessoas fidedignas, etc. Feita a verificação, póde o agente da estação, se julgar provada a identidade do proprietario, entregar-lhe a bagagem, passando o viajante o recibo.

Art. 60. A bagagem registrada não reclamada logo após á chegada do trem, será recolhida a um deposito e 24 horas depois ficará sujeita a armazenagem. A bagagem de que trata este artigo será posta diariamente á disposição do dono, das 6 horas da manhã ás 6 da tarde, excepto nos dias feriados e santificados.

Art. 61. Será tambem recolhida a um deposito a bagagem apresentada de vespera ou antes da hora marcada para começar o despacho; o deposito é certificado por um recibo entregue ao viajante e que serve de titulo para elle poder entrar na posse da sua bagagem. Pelo deposito

pagará o viajante, no acto de despachar a bagagem, a taxa de 200 rs. por volume, que será addicionada ao frete. Se a bagagem não fôr procurada no dia immediato, ficará tambem sujeita a armazenagem.

Art. 62. Os volumes de bagagem que se encontrarem não registrados nas estações serão recolhidos a um deposito e ficarão sujeitos a armazenagem.

Art. 63. A bagagem nos casos dos arts. 60 a 61 será considerada, quanto á indemnisação a pagar por perda ou avaria, como estando em curso de transporte.

Art. 64. A bagagem de que tratão os arts. 60, 61 e 62, que não fôr reclamada no praso de 90 dias, a contar da data em que tiver sido recolhido ao deposito, será vendida em leilão e o producto recolhido ao deposito da Companhia, depois de deduzido o que pela mesma bagagem fôr devido á estrada.

Art. 65. Os volumes de bagagem que tiverem mais de um metro cubico ou pesarem mais de 100 kilogrammas, poderão ser recusados nos trens de viajantes.

Encommendas

Art. 66. A tarifa n.º 2 applica-se tambem aos volumes de encommendas que puderem ser admittidos para serem transportados immediatamente em trens de viajantes, comtanto que o peso de cada objecto não seja superior a 100 kilogrammas ou seu volume não exceda a um metro cubico.

Aos volumes de encommendas pelos trens mixtos, applicar-se-hão as taxas da 1.ª classe da tarifa n.º 3.

O frete minimo de uma expedição de encommendas é 400 réis.

Art. 67. Os objectos seguintes serão tambem considerados encommendas:

1.º Volumes de ovos, fructas, leite, pão, gelo, legumes

frescos, legumes, hortaliças, miudezas alimenticias e outros generos semelhantes de facil deterioração;

2.° Carne fresca, caça, ostras e peixe fresco acondicionados á vontade de quem remetter e por sua conta e risco;

3.° Pequenos animaes e aves domesticas em gaiolas, capoeiras ou caixões engradados.

Serão transportados em trens mixtos aos preços das tarifas em que estiverem classificados e em trens de viajantes pelo dobro desses preços.

Se o peso ou volume fôr superior aos indicados no art. 66, só poderão taes volumes ser expedidos como mercadorias.

Art. 68. Os volumes de encommendas serão expedidos pelo primeiro trem de viajantes ou mixto, que partir depois da apresentação dos volumes, comtanto que tenhão sido apresentados na estação, pelo menos meia hora antes da marcada para a partida do trem.

Serão postos á disposição do destinatario 15 minutos depois da chegada do trem.

Art. 69. Os volumes de encommendas que não forem retirados dentro de 24 horas a contar da chegada do trem, serão depositados e ficarão sujeitos á armazenagem.

Art. 70. Toda expedição de encommendas será certificada por um boletim entregue ao expeditor e que será depois exigido no acto da entrega dos volumes. O boletim serve de titulo á pessoa nelle mencionada como destinataria para entrar na posse dos volumes.

Em caso de perda do boletim observar-se-ha o disposto no art. 114 do Regulamento de 26 de Abril de 1887.

TARIFA N.° 3

Mercadorias em geral

Art. 71. A tarifa n.° 3 applica-se ás mercadorias em geral, divididas em seis classes, segundo a pauta annexa a estas instrucções.

As mercadorias não designadas na pauta serão incluidas nas classes dos artigos similares e as incluidas nas classes 6.ª e 7.ª serão sujeitas ás taxas daquella ou desta quando os respectivos pesos forem inferiores ou superiores a 200 kilogrammas. A pauta poderá ser revista annualmente. O ferro em guza, barra, chapas, trilhos, tubos, moendas, etc., proveniente da fabrica de S. João do Ypanema ou de outras fabricas nacionaes, terá abatimento de 20 % sobre os preços da tarifa, quando expedidos pelas mesmas fabricas. As machinas e apparelhos de qualquer natureza fabricados no paiz terão abatimento de 20 % sobre os preços da tarifa, quando expedidos pelas fabricas e a estrada puder verificar que são realmente productos nacionaes.

Art. 72. O frete minimo de uma expedição de mercadorias é de 1$000.

Art. 73. As mercadorias não susceptiveis de serem carregadas com outras não são admittidas senão aos preços da carga minima de 1.000 kilogrommas, seja qual fôr o peso da expedição.

Art. 74. Quando um expeditor necessitar de vagões para carga completa de sua mercadoria, deve fazer a requisição com antecedencia de 24 horas se quizer só um vagão e de 48 horas se quizer dous ou mais vagões.

Art. 75. O expeditor ficará sujeito á multa de 5$ por vagão e por dia se a mercadoria não fôr remettida para a estação de partida no dia convencionado e a estrada poderá, além disto, dispôr do material. A importancia da multa poderá ser exigida no acto da requisição, sendo depois restituida se não tiver de ser applicada.

Art. 76. O agente da estação prevenirá o expeditor do dia e hora em que os vagões pedidos serão postos á sua disposição.

Se dentro de oito horas o carregamento do vagão não

fôr feito pelo pessoal do expeditor, este fica sujeito á multa de 1$ por hora de demora e por vagão. Não se contão as horas decorridas das 6 da tarde ás 6 da manhã.

Art. 77. Quando o carregamento tiver de ser feito por pessoal da estrada, a mesma multa será applicada se decorrerem mais de oito horas entre a recepção da 1.ª parte da expedição e a recepção de seu complemento, isto é, se a expedição toda não fôr remettida para a estação dentro de oito horas.

A mesma multa de 1$ por hora será applicada por cada vagão carregado que, por falta dos documentos prescriptos, não puder ser expedido pelo trem que o deveria levar.

Art. 78. Nenhum expeditor de um ou mais vagões poderá exceder sob qualquer pretexto a lotação dos mesmos vagões. O expeditor é responsavel por qualquer avaria causada por seus agentes aos vehiculos da estrada de ferro no carregamento e descarregamento ou por excesso de lotação.

Art. 79. Para as mercadorias que tiverem o mesmo destino as expedições serão feitas pela ordem da apresentação dos despachos na estação de partida, salvo os casos de preferencia por objecto de serviço publico.

As mercadorias sujeitas a prompta deterioração serão, porém, expedidas de preferencia ás outras.

Art. 80. As mercadorias, como ovos, fructas, leite, pão, gelo, legumes frescos, hortaliças, carne fresca, animaes, aves, peixe fresco e outras semelhantes apresentadas até 30 minutos antes da hora marcada para a partida de um trem de mercadorias ou mixto, serão expedidas por esse trem.

Estas mercadorias poderão ser expedidas pelo trem de viajantes que partir depois do despacho, sempre que fôr

possivel, contanto que o carregamento não cause embaraço á marcha do trem, nem exceda á lotação do mesmo.

Art. 81. As mercadorias que exigirem vagões especiaes para seu transporte, serão expedidas, sem demora, quando completarem a lotação dos vagões proprios para esse transporte, ou quando, não completando, pagar o expeditor o valor da lotação dos mesmos vagões. No caso contrario as mercadorias poderão ser demoradas até que completem a lotação.

Art. 82. Quando a estrada autorisar o carregamento ou descarregamento fóra das estações, estes serviços serão feitos obrigatoriamente pelos cuidados e á custa do expeditor ou do destinatario.

Art. 83. O carregamento e o descarregamento de todas as mercadorias a granel, despachadas por carga completa, deverão geralmente ser effectuados pelos cuidados e á custa do expeditor e do destinatario, sob a vigilancia dos empregados da estrada.

O carregamento e o descarregamento das mercadorias da 7.ª classe da tarifa n.º 3 devem tambem ser feitos pelos cuidados e á custa do expeditor e do destinatario.

Art. 84. Mediante requisição do expeditor ou destinatario póde o carregamento ou descarregamento das mercadorias de que trata o art. 83 ser feito pela estrada, cobrando esta a taxa de 500 rs. por fracção indivisivel de 1.000 kilogrammas pelas duas operações ou por uma só.

Art. 85. O carregamento ou descarregamento das mercadorias fóra das estações não dá logar á reducção de taxa.

Art. 86. O expeditor e o destinatario têm o direito de exigir a pesagem de suas mercadorias na estação do destino, ainda que nada indique que o carregamento tenha

sido alterado ou os volumes nenhum indicio apresentem de avaria.

Art. 87. Se a differença encontrada para mais ou para menos não exceder a 1 % do peso mencionado na nota de expedição, a estrada não será responsavel pela differença encontrada e nem haverá rectificação do frete.

TARIFA N.º 4

Joias, pedras e metaes preciosos, dinheiro e outros valores

Art. 88. A tarifa n.º 4 appplica-se ao transporte de ouro, prata, platina e pedras preciosas, em obra, de joias, casquinha de ouro e prata, moedas de ouro, prata, cobre e nikel, papel-moeda e de quaesquer papeis-valores.

As pedras preciosas brutas, o ouro, a prata e a platina em pó ou barras têm abatimento de 50 % sobre o preço da tarifa.

Considera se fraude toda declaração inexacta quanto á natureza, ao valor ou peso dos objectos acima especificados.

Art. 89. A taxa é applicada por 1:000$; toda fracção inferior a esta cifra conta-se como 1:000$000.

O frete minimo de uma expedição de ouro, joias, etc. é 2$000.

Art. 90. Estes objectos devem ser cuidadosamente pesados e só serão expedidos em trens de viajantes ou mixtos.

Art. 91. O dinheiro amoedado, as joias, as pedras e os metaes preciosos, devem estar acondicionados em saccos, caixas ou barris. O transporte a descoberto é prohibido de modo absoluto. (1)

(1) Estas expedições devem ser apresentadas pelos expeditores, já acondicionadas como aqui se exige; não devem ser acondicionadas pelos agentes ou outros empregados da estrada.

Art. 92. Os saccos devem ser de panno forte, cosidos por dentro e perfeitos, isto é, não dilacerados nem remendados. A boca destes saccos será fechada por meio de corda ou cordel inteiriço, cujo nó será coberto por sinete em lacre ou chumbo e cujas extremidades serão mantidas por sinete igual sobre uma fixa solta. Em falta de sinete as extremidades da corda ou cordel poderão ser perto do nó introduzidas em lacre ou chumbo.

Art. 93. As caixas ou barris serão pregadas ou arqueados com solidez e não deverão apresentar vestigio algum de abertura encoberta, nem de fractura.

As caixas serão fortemente ligadas por meio de corda inteiriça, collocada em cruz, com tantos sinetes em lacre ou chumbo, quantos forem necessarios para garantir a inviolabilidade dos volumes.

Nos barris, uma corda applicada em cruz nas duas extremidades será fixada por meio de sinete em lacre ou chumbo.

Art. 94. O papel-moeda, as notas de Banco, as apolices e as acções de companhias e outros papeis-valores, devem ser apresentados em saccos ou caixas, ou formar pacotes revestidos de envoltorios intactos, em papel ou panno encerado.

Todavia os volumes apresentados em envoltorios de papel poderão ser aceitos, se em relação á solidez e ao acondicionamento, estes envoltorios nada deixarem a desejar.

Todo pacote deve ser fechado por meio de sinetes em lacre sendo estes em numero sufficiente para assegurar sua inviolabilidade (tres pelo menos).

Art. 95. Na nota de expedição que acompanhar um transporte de ouro, joias, etc., deve-se mencionar, independentemente das indicações ordinarias, o valor por extenso

do artigo e deve haver sinete em lacre conforme o apposto sobre o volume.

Art. 96. Os endereços não devem ser cosidos, nem collados, nem pregados nos volumes afim de que não possão encobrir vestigios de abertura ou fractura; podem ser ou escriptos sobre os volumes ou affixados a elles por meio de cordel.

A declaração do valor do artigo será mencionada por extenso no endereço.

Art. 97. As iniciaes, legendas, armas, firmas sociaes ou os nomes de estabelecimentos impressos sobre os saccos, caixas, barris e pacotes, devem ser perfeitamente legiveis.

Os sinetes feitos com moedas são formalmente prohibidos.

Art. 98. As expedições de joias, pedras e metaes preciosos, dinheiro e outros valores, devem ser apresentadas a despacho pelo menos uma hora antes da marcada para a partida do trem, pára poderem seguir pelo mesmo.

TARIFA N.º 5

Vehiculos

Art. 99. A tarifa n.º 5 applica-se ao transporte de vehiculos de qualquer especie, armados ou desarmados, e divide-se em duas classes:

A 1.ª comprehende carros funebres, diligencias, caleças, carros para caminhos de ferro de tracção animal e outros vehiculos de quatro rodas para transporte de pessoas;

A 2.ª comprehende carros, carroças, carretas e outros vehiculos de duas ou quatro rodas para transporte de generos, tilburys e outros vehiculos de duas rodas pará transporte de pessoas.

Art. 100. Os vehiculos para transporte de generos ou para serviço da lavoura têm abatimento de 25 % se estiverem desarmados.

Art. 101. O carregamento e o descarregamento são feitos pelos cuidados e por conta e risco dos expeditores e dos destinatarios.

Art. 102. Os vagões, as locomotivas e os trens rodando sobre os eixos pagarão cada um 350 réis por kilometro ou fracção de kilometro.

Os mesmos desarmados pagarão pela 6.ª e 7.ª classes da tarifa n.º 3.

TARIFA N.º 6

Animaes

Art. 103. A tarifa n.º 6 applica-se ao transporte de animaes, divididos em tres classes:

A 1.ª comprehende animaes de montaria;

A 2.ª comprehende bois, vaccas e vitellas;

A 3.ª comprehende carneiros, porcos, cães e outros animaes semelhantes, soltos.

Art. 104. Só podem ser transportados em trens de viajantes:

1.º animaes de sella ou de carro, vitellas, bezerros, carneiros, cabras, cães e animaes semelhantes, pagando, excepto os cães, o dobro da tarifa n.º 6;

2.º pequenos animaes e aves domesticas ou silvestres, em gaiolas, capoeiras ou caixões engradados, despachados como encommendas.

Art. 105. Os cães acompanhando viajantes pagão, seja qual fôr seu tamanho, o preço da classe da tarifa dos viajantes; em caso contrario pagão pela 2.ª classe da tarifa n.º 6.

Art. 106. Os cães poderão ser recusados, se não estiverem bem açaimados e presos a corrente; em nenhum caso serão admittidos em carros de viajantes.

Todavia os cães pequenos, chamados de salão, que

acompanharem viajantes, podem ser admittidos nos carros de passageiros, sob as condições seguintes :

1.ª estarem dentro de uma cesta ;

2.ª o peso total do cão e da cesta não deve ser superior a quatro kilogrammas;

3.ª pagar passagem de 2.ª classe;

4.ª os outros viajantes não reclamarem.

O transporte de cães nestas condições é feito por conta e risco de seus donos.

Art. 107. Os animaes, cujo embarque ou desembarque fôr difficultoso, só serão admittidos nos trens de viajantes nas estações extremas do itinerario do trem ou naquellas em que o trem tenha de demorar-se tempo para isso sufficiente, e quando forem destinados a estações em identicas condições.

Art. 108. Quando os animaes de 1.ª e 2.ª classes da tarifa n.º 6 forem destinados a estação além do extremo do itinerario do trem pelo qual forem expedidos, só serão aceitos mediante a taxa addicional de 1$500 por cabeça para despezas de cocheira na estação em que pernoitarem, sendo a referida taxa addicional dobrada ou triplicada, se o animal tiver de pernoitar em duas ou tres estações.

Art. 109. Os animaes perigosos em nenhum caso podem ser admittidos nos trens de viajantes, e serão admittidos nos trens de mercadorias se estiverem com toda segurança acondicionados em jaulas.

O frete destes animaes será cobrado á razão de 380 rs. por vagão especial e por kilometro ou fracção de kilometro. Os expeditores serão responsaveis por qualquer desastre causado por taes animaes.

Art. 110. Os animaes (excepto os do § 2.º do art. 104, devem ser apresentados na estação, pelo menos, uma hora antes da regulamentar para a sahida do trem. Os transportes que necessitarem o emprego de um vagão inteiro

ou de mais de um vagão, devem ser annunciados com 24 horas de antecedencia, pelo menos.

Art. 111. O embarque e o desembarque dos animaes são feitos sob os cuidados, inteira responsabilidade e á custa dos expeditores e dos destinatarios.

Art. 112. Os animaes devem ser acompanhados por conductor; não o sendo nem estando o destinatario presente á chegada do trem, serão remettidos para o deposito publico por conta e risco de seus donos. Os conductores, pagando cada um passagem de 2.ª classe, poderão viajar nos trens que transportarem gado, no carro do chefe do trem, se houver compartimento para isso, ou nos vagões de gado, não excedendo, porém, o numero de conductores a um por expedição ou vagão. A estrada não é responsavel pela fuga dos animaes, salvo provando-se culpa do pessoal da estrada.

Os animaes do § 2.º do art. 104 estão sujeitos ás mesmas prescripções acima.

Art. 113. Quando o transporte de animaes comportar a carga de 20 vagões no minimo, para um mesmo destino, póde ser effectuado em trem especial, aos preços da tarifa n.º 6, com tanto que o pedido tenha sido feito á estação da partida com 48 horas de antecedencia.

Art. 114. Os animaes dos §§ 1.º e 2.º do art. 104 podem ser aceitos para serem transportados a domicilio.

Art. 115. Os animaes do § 1.º do art. 104, acompanhando viajantes, podem ser transportados sem nota de expedição.

Volumes vasios em retorno

Art 116. Os volumes vasios em retorno (usados) não serão admittidos como taes, se não tiverem realmente servido a expedições de mercadorias pela estrada de ferro.

Art. 117. Os barris, gigos, jacás, capoeiras, etc., vasios

em retorno, transportados em trens mixtos ou de mercadorias, são taxados ao peso real e ao preço da 6ª classe da tarifa n.º 3.

Art. 118. As pipas vasias pagarão 1$500 cada uma por 100 kilometros de percurso e 3$000 de 100 até 300 kilometros e nesta proporção as suas subdivisões.

Art. 119. Os saccos vasios em retorno (usados) são transportados gratis e devem ser reunidos em pacotes solidamente atados. A nota de expedição de saccos vasios em retorno não deve indicar o numero de saccos; só se admitte a indicação do numero de pacotes e do peso englobado da expedição.

Art. 120. Nas estações do interior serão fornecidos saccos vasios para transporte de café, mediante a taxa de 20 réis por cada 10 kilogrammas. Esta disposição não inhibe a quem quizer transportar o café em saccos de sua propriedade, e em caso algum constitue monopolio.

Embargo ou penhora em volumes depositados em estações

Art. 121. Os casos de embargo ou penhora em mercadorias e outros objectos depositados nas estações da estrada, serão regulados pelas disposições do Decreto n.º 841 de 13 de Outubro de 1851, no que a estas forem applicaveis.

Art. 122. Os objectos embargados ou penhorados não podem ser retirados das estações, sem ter sido a estrada indemnisada do que lhe fôr devido por frete, armazenagem e mais despezas.

Art. 123. Quando o embargo ou a penhora recahir em generos de facil deterioração, nocivos ou perigosos, não poderão estes ficar depositados nas estações.

DISPOSIÇÕES GERAES

Recebimento

Art. 124. Para o recebimento das expedições os escriptorios abrem-se em todas as estações uma hora antes da partida do primeiro trem e fechão-se 15 minutos antes da partida do ultimo.

Art. 125. Nas estações desprovidas de desvio a estrada poderá recusar volumes de peso superior a 50 kilogrammas e expedições de mercadorias que pesarem mais de 200 kilogrammas ou que exigirem o estacionamento de vagões na linha principal.

Art. 126. Nenhuma mercadoria, para cujo transporte pela estrada de ferro se exige nota de expedição, póde ser recebida pelos empregados da estrada, se não vier acompanhada da nota de expedição, salvo a disposição do final do art. 150.

Art. 127. As mercadorias taxadas ao preço da 7.ª classe da tarifa n.º 3 devem ser annunciadas no dia anterior ao do despacho. Estas mercadorias não serão recolhidas debaixo de coberta; estão sujeitas quanto á armazenagem ás mesmas condições concernentes ás outras.

Art. 128. As mercadorias e quaesquer objectos entregues á estrada serão conferidos na estação de partida e na de chegada á medida que forem sendo recebidos, verificando-se as marcas, a quantidade, a qualidade dos volumes, a natureza da mercadoria, o peso (1), o frete pago ou a pagar e as despezas accessorias.

Art. 129. Na estação de partida será a nota de expedição registrada em resumo no livro-talão, do qual se

(1) A pesagem dos volumes submettidos a despacho deve em geral ser feita pelo pessoal do expeditor no acto de entregar o genero nas estações, visto que os agentes devem exigir que o peso indicado na nota de expedição seja provado pelo proprio expeditor em presença do pessoal da estrada, que nada percebe por pesagem. Entretanto, na estação da Côrte esse serviço poderá ser feito pelo pessoal da estrada quando, para conveniencia da arrumação dos volumes, não fôr possivel pesar estes no acto de entrarem para os armazens.

extrahirá o boletim que tem de ficar em poder do expeditor. O registro deve mencionar os nomes do expeditor e do destinatario, as marcas, o numero de volumes, a totalidade do peso da expedição, o frete pago ou a pagar e as despezas accessorias. Por cada despacho das tarifas n.os 3, 4, 5 e 6 (não se exceptuando os transportes gratuitos) cobrará a estrada a taxa de 100 rs., na qual está comprehendido o valor de duas notas de expedição que serão entregues ao expeditor se este tiver de enchel-as.

Art. 130. Todo despacho de mercadorias, valores, carros, animaes, etc., é certificado por um recibo passado no registro do expeditor ou por um boletim entregue a este.

Art. 131. Se depois de registrada uma expedição e antes de feito o transporte quizer o expeditor, por qualquer motivo, variar a consignação da mesma ou retiral-a, a estrada annullará o despacho feito e restituirá o frete, menos as taxas de despacho e de carregamento, e descarregamento, no segundo caso; no primeiro far-se-ha novo despacho pelo qual se cobrará a differença de frete e nova taxa de despacho; considerando-se a taxa de carregamento e descarregamento como paga.

O expeditor, quer em um, quer em outro caso, deve restituir á estrada os documentos que tiver recebido, sem o que não será annullado o despacho já feito.

Art. 132. A administração da estrada póde nas estações do interior fazer adiantamentos de dinheiro sobre os generos destinados ao transporte da estrada de ferro, mediante uma commissão convencionada, comtanto que o valor da mercadoria exceda, pelo menos, o duplo da mesma somma.

Entrega

Art. 133. A entrega das expedições, feitas aos preços e segundo as condições das tarifas n.os 3, 4, 5 e 6, começa

as 6 horas da manhã e termina ás 6 horas da tarde em todas as estações.

A entrega das expedições, feitas ao preço e segundo as condições da tarifa n.º 2 e das expedições de verduras, frutas, etc., feitas ao preço da tarifa n.º 3, começa 15 minutos depois da chegada do primeiro trem e termina á hora de fechar-se a estação.

Art. 134. O destinatario ou seu mandatario é obrigado a passar recibo das expedições de mercadorias, valores, etc., na nota de expedição, no aviso da chegada ou na caderneta dos entregadores.

Art. 135. O destinatario tem direito de, antes de passar recibo da mercadoria, examinar o estado externo dos volumes; só se permittirá o exame interno se o volume apresentar indicios de violação ou avaria. Nos casos de avaria, o destinatario só tem direito de recusar a mercadoria quando esta estiver de tal modo damnificada, de que nenhum valor commercial tenha ou quando o volume formar um todo tal que a avaria de uma parte delle importe perda do valor para o todo. Sendo, porém, a avaria apenas parcial, deve elle retirar a mercadoria logo depois de avaliado o damno causado.

Art. 136. Nos casos de demora de parte de uma expedição, o destinatario não tem direito, sob pretexto de não estar ella completa, de recusar-se a retirar a parte que tiver chegado, salvo o caso em que a expedição fraccionada constituir um todo tal que a falta de uma das partes o deprecie ou inutilise.

Art. 137. O transporte em retorno de todo objecto recusado pelo destinatario é sujeito á taxa.

Art. 138. Se, antes de feita a entrega da mercadoria ao destinatario, se verificar que o frete cobrado na estação de partida ou indicado para ser cobrado na estação de chegada, é inferior ao real ou que se deixou de cobrar ou

indicar para se cobrar alguma taxa, a estrada póde reter a mercadoria até que o expeditor ou destinatario satisfaça a differença do frete, etc.

Aviso de chegada e prasos de descarregamento, e estada livre

Art. 139. Os agentes das estações darão aviso aos destinatarios, por boletim da chegada, das mercadorias de que a estrada não tiver que effectuar a remessa a domicilio, quando assim o exigir o expeditor. Este boletim é taxado na estação de partida á razão de 100 réis.

Art. 140. O tempo concedido para o descarregamento ou a estada livre conta-se a partir da remessa do aviso ao destinatario ou a seu correspondente, pelos portadores da estrada ou pelo correio.

Art. 141. Se, dentro de 24 horas depois de avisados, não fôr o descarregamento feito pelos destinatarios, será á custa destes feito pela estrada, mediante a taxa já mencionada. Em caso de accumulação de cargas a estrada reserva-se, além disto, o direito de fazer descarregar ou remover da estação *ex officio* a mercadoria por conta do expeditor.

Art. 142. As mercadorias, vehiculos, etc., devem ser retirados da estação do Campo dentro de 48 horas.

Este praso poderá ser reduzido a 24 horas, nos casos de grande affluencia de mercadorias, e quando pela demora destas nos armazens da estrada resulte embaraço para o recebimento e transporte de outras.

Das estações do interior devem ser retirados, no praso de cinco dias, quando o destinatario residir dentro do perimetro de tres kilometros de raio em torno da estação, e de 10 dias quando o destinatario residir em distancia maior.

Descontão-se os dias santificados.

Terminado este praso, a demora é calculada sobre todas

as horas seguintes, tanto do dia como da noite, sem excepção dos domingos e dias santificados.

Armazenagem

Art. 143. Não sendo as mercadorias descarregadas ou, retiradas nos prasos acima fixados, cobrar-se-hão as seguintes taxas a titulo de indemnisação, por folga forçada do material, deposito ou armazenagens das mercadorias. Para as mercadorias não descarregadas 1$000 por hora e por vagão de qualquer lotação com um minimo de 10$000.

Para as mercadorias descarregadas, mas não retiradas 50 réis por fracção indivisivel de 10 kilogrammas, e por dia até 90 dias, sem que, em nenhum caso, a taxa seja inferior a 500 réis.

Por todos os materiaes ou objectos, qualquer que seja sua natureza, que forem descarregados nos páteos das estações, cobrar-se-ha a taxa acima.

Quanto aos vehiculos a taxa é de 3$ por vehiculo e por dia com o minimo de 6$000.

Art. 144. Nenhuma taxa de armazenagem poderá a estrada cobrar pela demora das mercadorias nas estações antes de serem expedidas, salvo se a demora fôr motivada pelo expeditor ou destinatario.

Neste caso cobrar-se-ha armazenagem por cada dia que decorrer entre aquelle em que deveria ter-se effectuado a expedição e aquelle em que o fôr.

Nenhuma armazenagem se cobrará pela estada das mercadorias nas estações, além de 90 dias.

Art. 145. Na cobrança da armazenagem não se contão os dias da chegada, do descarregamento, da entrega ou do despacho da mercadoria.

Art. 146. Se a mercadoria não fôr retirada da estação no praso concedido pela estada livre, e o destinatario allegar não a ter retirado por força maior ou outro motivo atten-

divel, a estrada póde, se julgar provado o caso de força maior ou justas as razões apresentadas pela parte, dispensal-a do pagamento da armazenagem.

Art. 147. A estrada póde, tendo em attenção o mau estado dos caminhos, a falta de conducção ou outra circumstancia attendivel, espaçar o praso de estada livre.

Art. 148. As mercadorias que não forem retiradas das estações destinatarias no praso de 90 dias, a contar da data em que tiverem sido descarregadas ou por terem sido recusadas ou não procuradas pelos destinatarios ou por não serem estes conhecidos, serão vendidas em leilão publico, que será annunciado com oito dias de antecedencia.

Se as mercadorias forem das que, por sua natureza, são sujeitas a prompta deterioração, a estrada tem o direito de vendel-as *ex officio* e sem as formalidades judiciaes, no fim de 8 dias ou antes se fôr indispensavel.

O producto liquido da venda, deduzido o que fôr por qualquer titulo devido á estrada, será recolhido ao deposito publico.

Art. 149. Se o producto da venda não fôr sufficiente para o pagamento do frete, armazenagem e mais despezas, o expeditor ou destinatario não é obrigado a entrar com a differença.

Declaração

Art. 150. Quando os expeditores não poderem formular as notas de expedição, podem remetter as mercadorias á estação acompanhadas de declaração assignada, indicando:

1.º O nome do expeditor e do destinatario, e sua residencia (rua e numero se fôr em povoado);

2.º A estação de partida e a de chegada;

3.º A quantidade, o peso e a natureza da mercadoria;

4.º O modo por que deve ser feita a expedição, isto é, a entregar na estação ou no domicilio: na falta de decla-

ração a este respeito, a mercadoria será expedida para ser entregue na estação;

5.º Indicação de frete pago ou a pagar.

Se se tratar de mercadorias sujeitas a impostos geraes, provinciaes ou municipaes, o expeditor deverá fornecer as peças e os esclarecimentos necessarios, afim de que o transporte e a entrega de taes mercadorias não soffrão demora ou embaraço.

A declaração escripta é dispensavel, se o apresentante da mercadoria puder dar verbalmente os esclarecimentos necessarios para o despacho do mesmo.

Na declaração que acompanhar uma expedição de encommendas supprimem-se as indicações dos §§ 5 e 6.

Art. 151. Os expeditores devem declarar se suas mercadorias são frageis ou se devem ser preservadas de humidade, em falta do que a estrada não responde por avarias desta especie.

Art. 152. Se a estrada suspeitar fraude sobre a natureza ou valor da mercadoria ou a presença de materias nocivas ou perigosas entre outras mercadorias, poderá exigir a abertura dos volumes antes ou depois da expedição.

Não consentindo o expeditor na abertura dos volumes, a estrada poderá recusar o transporte.

Art. 153. O expeditor é responsavel por qualquer fraude reconhecida antes ou depois da expedição.

Art. 154. Toda declaração falsa ou insufficiente sobre a procedencia, destino, natureza ou valor das mercadorias expedidas, dá logar á applicação de uma multa de 10$000 a 50$000, além do pagamento do duplo do supplemento da taxa da mercadoria fraudada, sem prejuizo de qualquer acção judicial que no caso couber.

Art. 155. Sendo as mercadorias nocivas ou perigosas, a multa será de 50$000 a 100$000.

Em caso de accidente será o expeditor, além disto,

obrigado a indemnisar a estrada do damno causado a seu material ou de qualquer outro que esta venha a soffrer, sem prejuizo da responsabilidade criminal segundo as leis em vigor.

Art. 156. A estrada poderá deter os volumes, que, por falsas declarações, estiverem sujeitos a multas comminadas em seus regulamentos.

Se os volumes detidos contiverem materias nocivas ou perigosas serão estas inutilisadas, se não póderem ser de prompto vendidas.

Art. 157. Não sendo as multas pagas no praso de 10 dias, a estrada procederá á venda dos objectos detidos, sem as formalidades judiciaes.

Se o producto da venda não fôr sufficiente para o pagamento das referidas multas, a estrada cobrará o restante executivamente.

Massas indivisiveis

Art. 158. O transporte de massas indivisiveis de peso superior a 1,000 kilogrammas ou de volume excedente a tres metros cubicos ou que necessitarem o emprego de material especial, não é obrigatorio. Os preços e as condições de transporte, assim como a taxa de remessa a domicilio, se a estrada se encarregar de taes operações, são regulados por mutuo accordo.

Dimensões dos carregamentos

Art. 159. O comprimento normal do material de transporte é fixado em 5^{m},50.

A taxa das madeiras e outros objectos de grande comprimento é estabelecida como se segue:

De 5^{m},50 a 11 metros:

1.° Segundo o peso attribuido á expedição, quando fôr igual ou superior a 4,000 kilogrammas;

2.º Segundo o proprio peso augmentado de 1,500 kilogrammas, quando inferior a 4,000 kilogrammas com um maximo de 4,000 kilogrammas.

Art. 160. Os volumes que excederem a 11 metros de comprimento só poderão ser despachados mediante ajuste prévio com a estrada.

O transporte de mercadorias que passarem de 14 metros de comprimento não é obrigatorio.

Para transportes desta especie o expeditor deverá reclamar autorisação especial.

Art. 161. O carregamento dos vagões não póde exceder em altura e largura ás dimensões das caixas dos carros fechados que a estrada possue.

Acondicionamento e marcas

Art 162. Os volumes devem trazer marca ou endereço bem legivel e além disto o nome da estação de destino, e estar acondicionados de modo a poderem resistir aos choques ordinarios inherentes ao transporte por estrada de ferro.

Art. 163. Poderá ser recusado o recebimento de qualquer mercadoria nos seguintes casos:

1.º Se a mercadoria estiver tão mal acondicionada dentro dos envoltorios, que haja probabilidade de não chegar a seu destino sem perda ou avaria;

2.º Se, exigindo a mercadoria, por sua natureza, um envoltorio qualquer para a resguardar de perda ou avaria, fôr apresentada sem envoltorio;

3.º Se no acto do recebimento a mercadoria apresentar indicio de já estar avariada. Entretanto, o expeditor poderá reparar os defeitos dos volumes, e neste caso a estrada fará a remessa substituindo-se por outra a nota de expedição apresentada, se fôr necessario.

Art. 164. Emquanto os volumes não forem reparados

ou retirados, se o expeditor não quizer mais envial-os, poderão permanecer 24 horas na estação sem responsabilidade por parte da estrada, ficando depois sujeitos á armazenagem.

Art. 165. A estrada poderá expedir a mercadoria nas condições dos §§ 1, 2 e 3 do art. 163, dando o expeditor ao agente da estação uma declaração por elle assignada em que especifique os defeitos verificados nos volumes e allivie a estrada da responsabilidade das avarias que poderem provir de taes defeitos. Se porém a mercadoria estiver em estado tal que não possa ser carregada com outras sem damnifical-as, não será aceita ainda que o expeditor se preste a fazer declaração de responsabilidade.

Notas de expedição

Art. 166. Os transportes effectuados aos preços e segundo as condições das tarifas n.os 3, 4, 5 e 6, devem ser acompanhadas de nota de expedição em duas vias que indiquem exactamente a data da apresentação, o nome (1) e a residencia do expeditor e do destinatario, a marca, o endereço, a quantidade, o peso, o modo de acondicionamento e a natureza da mercadoria, a estação de partida e a de chegada, o frete e os gastos accessorios pagos ou a pagar, etc. (2)

Estas indicações servem para regular as indemnisações em caso de perda ou avaria.

Art. 167. Cada nota constitue uma expedição e não póde mencionar senão o nome de um só destinatario.

---

(1) Podem ser aceitas as notas de expedição que tiverem assignatura do expeditor impressa ou autographada.

(2) Nas notas de expedição e nos boletins de encommendas de volumes a que fôr applicavel a disposição do art. 170 destas instrucções regulamentares, deve-se mencionar não só o numero de decimetros cubicos achados pela medição e que deve servir de base para calculo do frete, mas ainda o peso real verificado na balança para que na estação de destino se possa provar que o volume chegou completo.

Ficão exceptuados os volumes de tão grandes dimensões que não possão ser collocados na balança.

Por expedição entende-se um ou mais volumes provenientes de um só expeditor, endereçados a um só destinatario.

Em nenhum caso póde uma só nota de expedição comprehender mercadorias em quantidade superior á lotação de um vagão.

Art. 168. Quando a expedição fôr destinada a logar além da estrada de ferro, a nota póde designar na localidade da estação de destino o commissario ou conductor a quem devia ser entregue a mercadoria.

Art. 169. Quando em uma expedição de dous ou mais volumes, uns forem segurados e outros não, os segurados devem ser incluidos em nota especial.

Medição, calculo do frete e pagamento das taxas

Art. 170. Quando as mercadorias forem de grande volume em relação ao peso, medir-se-ha tambem o volume e se este corresponder a mais de quatro decimetros cubicos por kilogramma, tomar-se-ha para peso do volume um numero de kilogrammas igual á quarta parte do de decimetros cubicos achados.

Art. 171. Calcula-se o peso da madeira em tóros, falcas, vigas, couçoeiras, pranchões, taboas, multiplicando-se o comprimento em decimetros pela altura e largura em centimetros, dividindo-se o producto por 100 e tomando-se para o peso tantos kilogrammas quantos forem os decimetros cubicos assim achados.

O peso dos caibros, ripas, moirões, achas de lenha, etc., em feixes, calcula-se do mesmo modo.

Art. 172. Os dormentes carregados na linha pagão 400 réis por carga e 200 réis por descarga em duzia; quando carregados nas estações, 500 réis por carga e 500 réis por descarga por 1,000 kilogrammas. Os dormentes de bitola

estreita gosão do abatimento de 20 % até Cataguazes e 30 % dahi para diante.

Art. 173. O peso do milheiro de tijolos, telhas, parallelipipedos e outros artigos semelhantes, a granel, calcula-se na proporção do peso de 10 dos de maiores dimensões.

O peso de uma expedição de carvão, areia, barro e outros artigos semelhantes, a granel, calcula-se na razão de um decalitro dos artigos.

Art. 174. A unidade de medida linear é do decimetro; toda a fração do decimetro conta-se como um decimetro. (1)

Art. 175. O frete a cobrar pelos objectos transportados pela estrada é calculado pelo peso bruto do volume, seja qual fôr seu conteúdo.

Art. 176. No calculo do frete e das taxas accessorias as fracções de 20 réis são arredondadas para 20 réis.

As fracções de pesos são contadas por centesimos de tonelada ou por 10 kilogrammas, e as de volume por centesimos de metro cubico ou por 10 decimetros cubicos. Assim todo o peso comprehendido entre 0 e 10 kilogrammas será contado como 10 kilogrammas: entre 10 e 20 kilogrammas como 20 kilogrammas; do mesmo modo todo o volume entre 0 e 10 decimetros cubicos será contado como 10 decimetros cubicos, entre 10 e 20 decimetros cubicos como 20 decimetros cubicos.

Art. 177. Exceptuão-se das disposições acima as mercadorias da 7.ª classe da tarifa n.º 3, que serão taxadas por tonelada, contando-se como meia tonelada qualquer fracção inferior a meia tonelada, e como uma tonelada qualquer fracção entre meia tonelada e uma tonelada.

Exceptuão-se tambem os volumes de encommendas e bagagens de menos de cinco kilogrammas que são taxados

(1) Em relação á madeira observar-se-ha o seguinte:
O comprimento das peças será medido em decimetros, mas a altura e largura em centimetros.

como se tivessem cinco kilogrammas: os demais de cinco e menos de 10 kilogrammas são taxados como se tivessem 10 kilogrammas.

Art. 178. A importancia do frete e das taxas accessorias das expedições feitas aos preços e segundo as condições das tarifas n.os 2, 4, 5 e 6, é paga, sem excepção, na estação de partida, no acto do despacho. Esta disposição é extensiva ás expedições feitas aos preços e segundo as condições da tarifa n.º 3 da estação do Campo para as do interior ou de uma destas para outra. As expedições, porém, de qualquer estação do interior para a estação do Campo podem ser feitas com frete pago ou a pagar quando este exceder a 10$000. (1).

Se todavia a mercadoria fôr sujeita a prompta deterioração ou de valor insignificante, deve o frete ser pago no acto do despacho.

A importancia das passagens é paga quando se distribuem os bilhetes.

Art. 179. As mercadorias de qualquer natureza, remettidas para as estações afim de serem expedidas aos preços e segundo as condições da tarifa n.º 3 e cujos fretes não forem pagos logo depois de registradas, ficão sujeitas a armazenagem, a menos que tenha de ser pago o frete na estação destinataria.

Materias nocivas ou perigosas

Art. 180. O transporte da dynamite, da nitro-glycerina, do algodão-polvora e dos fulminantes, de nenhum modo podem ter logar. Não póde tão pouco ter logar o transporte de polvora de mina ou de caça, em grande quantidade, a juizo da estrada.

Exceptuão-se os transportes de polvora e artigos bellicos

(1) Esta disposição é extensiva ás expedições de gado suino do interior para a Côrte, cujos expeditores preferirem pagar frete na estação do Campo.

por conta do Ministerio da Guerra e os transportes de polvora para a construcção do prolongamento da Estrada de Ferro D. Pedro II ou de outras estradas de ferro.

Art. 181. A polvora, os fogos de artificio, as capsulas, as espoletas, o alcool, o phosphoro, o collodio, o ether, as essencias e outras materias analogas, são excluidas dos trens que levarem viajantes nas secções da estrada em que houver trens regulares de mercadorias.

Nas secções em que não circularem trens regulares de mercadorias, podem ser transportados em trens mixtos.

Art. 182. A palha, o feno, o carvão de madeira e outras substancias semelhantes, mais ou menos inflammaveis, podem ser transportados em trens mixtos.

Art. 183. As substancias do art. 181 não podem ficar depositadas nas estações de partida ou chegada.

Art. 184. As materias causticas, como acidos mineraes, alcali-volatil, bromo, etc., as materias venenosas, como acidos arseniosos, sulphuretos de arsenico, acetato e nitrato de chumbo, etc., e as materias mui venenosas, como alcalis organicos, chloruretos e bromuretos de phosphoro, cyanureto de potassio, etc., em grande quantidade, estão sujeitas ás disposições do art. 181.

Art. 185. As materias nocivas ou perigosas não são admittidas a transporte senão nas segundas e quintas-feiras de cada semana. Todavia as mechas chimicas (phosphoros) que se acharem nas condições de envoltorio abaixo indicadas, os pequenos pacotes, as amostras em geral, os volumes de menos de 10 kilogrammas de mercadorias desta especie, podem ser expedidos todos os dias.

Art. 186. Os volumes encerrando venenos ou substancias perigosas, explosivas e inflammaveis, devem trazer no exterior indicação do seu conteúdo e são submettidos ás condições seguintes:

1.ª Polvora. Acondicionamento em caixas ou barris

hermeticamente fechados e protegidos exteriormente por envoltorio solido.

2.ª Fogos de artificio. Acondicionamento em caixas de taboas de um centimetro pelo menos de espessura.

3.ª Mechas chimicas (phosphoros). Acondicionamento cuidadoso e bem apertado em caixas de taboas de um centimetro pelo menos de espessura.

4.ª Espoletas, capsulas, carbo-azotina, cartuchos de retrocarga, estopim, pudrolitho. Acondicionamento em bocetas ou saccos dentro de caixas de taboas de um centimetro pelo menos de espessura.

5.ª Phosphoro, bromo e sulphureto de carbono. Acondicionamento em vasos de paredes não frageis, estanques e cheios d'agua.

6.ª Materias causticas, inflammaveis e explosivas. Acondicionamento em vasos ou botijas de paredes não frageis e estanques fixados em caixas ou cestos.

7.ª Materias venenosas. Acondicionamento em barricas bem construidas e cujas aduellas estejão perfeitamente juntas.

8.ª Materias mui venenosas. Acondicionamento em vasos fechados e fixados em caixas de madeira.

Art. 187. Todas as mercadorias mencionadas nos arts. 181, 182 e 184 devem ser expedidas sós e fazer objecto de notas de expedição especiaes; não podem além disto ser comprehendidas em uma mesma remessa como mercadorias ordinarias.

Materias fetidas ou alteraveis

Art. 188. O carvão animal, o sangue, os couros verdes e quaesquer outras materias fetidas, são excluidos de trens que levarem viajantes.

Exceptuão-se as secções da estrada cujo trafego não comporta o estabelecimento de trens regulares de merca-

dorias, nas quaes secções poderão estas materias ser transportadas em trens mixtos.

Art. 189. Os residuos de açougue, taes como tripas frescas, miudos, esterco, sangue, etc., as entranhas e os residuos de peixes, assim como quaesquer restos de animaes em estado fresco, os ossos não fervidos, não são admittidos a transporte senão em barris de ferro, caixas de madeira forte arqueadas de ferro, hermeticamente fechadas ou saccos segundo a natureza dos transportes.

Art. 190. Os barris, as caixas e os saccos vasios em retorno não são admittidos a transporte senão depois de terem sido perfeitamente desinfectados pelos cuidados e á custa dos expeditores.

Art. 191. O destinatario deve retirar a mercadoria uma hora depois da recepção do aviso de chegada.

Art. 192. Não são sujeitos ás condições acima: os ossos seccos ou salgados, os ossos fervidos e os couros seccos ou salgados, isto é, todas as materias primas que, sem serem absolutamente inodoras, não podem todavia ser incluidas entre as materias, facilmente alteraveis.

Art. 193. Nenhuma das expedições que precedem póde ser aceita com acondicionamento defeituoso ou insufficiente, antes que este tenha sido refeito préviamente, a contento da estrada.

Mercadorias achadas

Art. 194. As mercadorias não despachadas, que forem achadas nas estações, serão recolhidas ao deposito até serem retiradas ou despachadas nas horas do expediente. Exceptuão-se as mercadorias sujeitas a prompta deterioração, a respeito das quaes se observará o disposto na 2.ª parte do art. 148 e as materias nocivas ou perigosas que serão inutilisadas, quando não puderem ser de prompto vendidas.

Art. 195. As mercadorias depositadas ficão sujeitas a

armazenagem desde o dia em que tiverem sido recolhidas ao deposito até o dia em que forem reclamadas.

Art. 196. Se no fim de 90 dias, a contar da data da entrada no deposito, não forem reclamadas, serão vendidas em leilão, como as do art. 148.

Art. 197. Exceptuão-se das disposições acima os volumes de que trata o art. 61 do Regulamento de 26 de Abril de 1857.

Responsabilidade

Art. 198. A estrada declina toda a responsabilidade por perda ou avaria nos seguintes casos:

1.° Quando provierem de caso fortuito ou força maior;

2.° Quando não tiverem sido verificados á chegada da mercadoria e antes de sua aceitação ou retirada pelo destinatario;

3.° Quando as caixas ou envoltorios não apresentarem exteriormente indicios de violencia, quebrado, molhado ou manchado;

4.° Quando forem ulteriores á recusa da mercadoria pelo destinatario, do que se lavrará auto;

5.° Quando a mercadoria fôr, por sua natureza especial, susceptivel de soffrer perda ou avaria total ou parcial, como: combustão expontanea, effervescencia, evaporação, vasamento, ferrugem, putrefacção, etc.;

6.° Quando estiver coberta por declaração de responsabilidade, formulada em ordem e assignada pelo expeditor.

Estando a expedição coberta por declaração de responsabilidade, ha presumpção, até prova em contrario, de que os damnos provêm do defeito ou defeitos verificados na mercadoria no acto do despacho.

Art. 199. A estrada não responde pelos damnos resultantes do perigo que o transporte em caminho de ferro ou demora da viagem acarreta para os animaes vivos.

Não responde tão pouco por avarias ou morte dos animaes, no caso de, sendo o carregamento feito pelos expeditores, ter sido excedida a lotação do vagão.

Art. 200. Quando a mercadoria fôr acompanhada por pessoa encarregada de vigial-a, a estrada não responde pelos damnos resultantes do perigo que a vigilancia tinha por fim evitar.

Art. 201. No que concerne a mercadorias que, por ajuste com o expeditor ou por assim estar estabelecido nos regulamentos da estrada, são transportadas em vagões abertos, a estrada não responde pelos riscos inherentes a este modo de transporte.

Art. 202. Quando o carregamento e o descarregamento são feitos pelo expeditor ou destinatario, a estrada não responde pelos riscos resultantes do carregamento e descarregamento ou do carregamento defeituoso.

Art. 203. Quando a mercadoria fôr, por sua natureza susceptivel de soffrer, pelo facto só do transporte, influencia atmospherica ou qualquer outra causa independente do ser, viço da estrada de ferro, quebra em peso ou medida, a estrada não responde pela differença em peso ou medida.

Art. 204. Quando as mercadorias forem carregadas pelos cuidados do expeditor, a estrada não responde pelo numero de volumes, ainda que as notas de expedição o indiquem.

Art. 205. A estrada não se responsabilisa pelos riscos provenientes da natureza dos objectos contidos nos volumes de bagagem.

Art. 206. A estrada responsabilisa-se pelo peso das mercadorias até final entrega das mesmas ao destinatario ou seu preposto, para o que as fará pesar nas suas estações antes de carregal-as.

Exceptuão-se as mercadorias da 7.ª classe da tarifa n.º 3, por cujo peso a estrada não se responsabilisa, limitando-se apenas a verificar o peso para a cobrança do frete

e impedir que a carga exceda a 4 $^1/_2$ toneladas por eixo de vagão.

Art. 207. A responsabilidade da estrada cessa:

1.º A respeito dos objectos no momento em que a entrega é certificada pelo recibo, no boletim de remessa;

2.º A respeito das mercadorias endereçadas — na estação — immediatamente após sua retirada certificada pelo recibo do destinatario ou por sua remessa a domicilio, effectuada *ex officio* em virtude do art. 141;

3.º A respeito das mercadorias destinadas a logares distantes da estrada de ferro, no momento da entrega ao correspondente designado pelo expeditor ou ao conductor que continuar o transporte.

Seguro e indemnisação

Art. 208. Os expeditores e viajantes têm faculdade de declarar no acto do despacho o valor, segundo o qual, querem ser indemnisados em caso de perda ou avaria de sua mercadoria, bagagem ou animaes. (1)

Neste caso cobrar-se-ha, além do frete e demais taxas, $^1/_2$ % do valor declarado para as expedições das tarifas n.ºs 3 e 5 e 1 % para as da tarifa n.º 2, e 2 % para as da tarifa nº. 6.

Art. 209. A importancia do valor declarado será paga em caso de perda total e sómente uma quota proporcional á perda, se esta fôr apenas parcial.

Do mesmo modo, em caso de avaria, a indemnisação será paga proporcionalmente á importancia da avaria verificada.

Em nenhum caso a indemnisação póde exceder o damno realmente soffrido pelo expeditor, em consequencia de perda

(1) A declaração do valor das mercadorias, nas notas de expedição, nenhuma significação tem desde que não fôr paga a taxa do seguro.

ou avaria, e será, neste caso, reduzida a importancia do damno.

Art. 210. Quanto aos objectos não seguros, a estrada não é responsavel senão até á importancia de 500 réis por kilogramma de mercadoria, e de 1$000 por kilogramma de bagagem ou encommenda perdida ou avariada, sem que, em nenhum caso, a indemnisação possa ser superior ao valor da mercadoria, bagagem ou encommenda perdida ou avariada.

No caso em que uma mercadoria, etc., desencaminhada, fôr achada, a estrada dará aviso ao destinatario, que terá durante 15 dias, o direito de reclamar a entrega, devendo restituir os $^3/_4$ da indemnisação que lhe tiver sido paga.

A mercadoria, etc., avariada, ficará pertencendo á estrada.

Art. 211. Quando a mercadoria formar um todo tal que a avaria de uma parte o deprecie ou inutilise, a indemnisação a pagar será calculada por arbitramento.

Art. 212. As clausulas de irresponsabilidade ou limitação de responsabilidade estabelecidas nestas instrucções regulamentares não poderão ser invocadas pela estrada se se provar culpa ou dolo por parte do pessoal da estrada ou defeito de seu serviço.

Neste caso as indemnisações pagas serão reguladas pelo Codigo Commercial.

Arbitramento

Art. 213. O arbitramento no caso em que deva ter logar será feito por dous arbitradores escolhidos, um pela parte e outro pela estrada, salvo se ambas concordarem na escolha de um só arbitrador.

O arbitramento será reduzido a auto assignado pelos arbitradores, pela estrada e pela parte.

Art. 214. Se, porém, o destinatario e a estrada che-

garem a accordo sobre o valor da avaria, será o accordo reduzido a auto assignado por ambos, que terá a mesma validade que o arbitramento.

Art. 215. Recusando-se o destinatario ao arbitramento amigavel a estrada recorrerá judicialmente a um arbitramento e a remoção da mercadoria para um deposito publico ou a venda da mesma.

Art. 216. O auto do arbitramento, quer amigavel quer judicial, deve conter, além dos factos e das circumstancias geraes da avaria, as indicações seguintes:

1.ª a especie precisa, as marcas, os numeros e o peso de cada um dos volumes vistoriados;

2.ª a data e o numero do despacho e os numeros dos vagões em que tiverem chegado os volumes;

3.ª a presença ou ausencia de indicios externos de quebrado, molhado, manchas, etc., em cada um dos volumes, com designação exacta de sua marca e modo de acondicionamento;

4.ª a importancia do damno resultante de cada uma das avarias verificadas;

5.ª a época a que póde remontar a avaria; suas causas apparentes ou presumidas; se ella deve ser attribuida a vicio proprio da mercadoria ou a seu modo de preparação; a defeito, a insufficiencia ou a ausencia de envoltorio; em que consistem os vicios ou defeitos; se em caso de molhadella e as mercadorias tiverem já viajado por mar, essa molhadella provém ou não d'agua do mar;

6.ª a presença ou ausencia do reclamante ou de seu representante, e, se fôr possivel, sua declaração de aceitar as conclusões da vistoria.

Art. 217. Ao formular os requerimentos á autoridade judiciaria para obter a nomeação de peritos, se precisarão além dos pontos acima quaesquer outros que as circumstancias indicarem como devendo fazer objecto da vistoria e se pe-

dirá que os peritos sejão autorisados a consignar no auto os dizeres e as observações das partes.

Art. 218. A menos que os peritos sejão analphabetos ou impedidos por causa legitima de redigirem elles mesmos seus laudos, estes documentos não podem ser lavrados por empregados da estrada senão excepcional e strictamente sobre os dados apresentados pelos peritos.

Art. 219. O consentimento do destinatario na vistoria ou arbitramento amigavel deve ser certificado por escripto.

Art. 220. Todo arbitramento ou vistoria amigavel deve ser reduzido a auto em duplicata.

Art. 221. A vistoria ou arbitramento deve ser feito dentro das 48 horas depois do descarregamento, salvo impedimento devidamente justificado.

Reclamações

Art. 222. Não serão attendidas pela estrada as reclamações por perda ou avaria de mercadorias:

1.° Que forem apresentadas depois de um anno, a contar da data do despacho;

2.° Que não vierem instruidas com a nota de expedição ou cópia authentica da mesma, ou o boletim de bagagem ou encommenda e com o auto de que trata o art. 223;

3.° Que forem apresentadas depois de se ter passado recibo das mercadorias, sem declaração, de perda ou avaria;

4.° Quando a perda ou avaria provier de alguma das causas mencionadas no art. 102 do Codigo Commercial.

Art. 223. Das faltas e avarias encontrados no acto da entrega das mercadorias ao destinatario, lavrará o agente da estação de chegada auto circumstanciado.

Art. 224. As reclamações serão entregues aos agentes das estações, que as remetterão com os documentos e escla-

recimentos necessarios ao escriptorio do trafego, onde aguardarão despacho.

A entrega da reclamação ao agente será certificada por um recibo passado por este, se o reclamante exigir.

Art. 225. A estrada restitue o frete que se verificar ter sido cobrado de mais do expeditor e tem o direito de haver executivamente deste, antes ou depois da entrega da mercadoria, o que se verificar ter sido cobrado de menos no acto do despacho.

Art. 226. Quando, porém, o excesso do frete provier de engano na pesagem, não será attendida a reclamação se o destinatario não tiver exigido a verificação do peso antes de retirar a mercadoria.

Art. 227. Nenhuma restituição se fará do excesso de frete cobrado pelo transporte de mercadorias que gosarem de abatimento sobre os preços das tarifas, se na nota da expedição não houver, no acto do despacho, os esclarecimentos necessarios feitos pelo expeditor.

Art. 228. Em caso de reclamação, as notas de expedição não serão reconhecidas pela estrada, se não tiverem a assignatura do agente da estação de partida ou de seu delegado.

TELEGRAPHO

Apresentação e transmissão de telegrammas

Art. 229. Os telegrammas são aceitos em todas as estações da estrada de ferro, tanto nos dias uteis, como nos santificados.

Art. 230. Os telegrammas dividem-se nas seguintes classes, que representão a ordem da transmissão:

1.ª Telegramma urgente em serviço da estrada.
2.ª Telegramma do Governo Geral.
3.ª Telegramma dos Governos Provinciaes.
4.ª Telegramma das autoridades.

5.ª Telegramma urgente particular.

6.ª Telegramma ordinario em serviço da estrada.

7.ª Telegramma ordinario particular.

Art. 231. Os telegrammas devem:

1.º Ser escriptos pelo proprio expeditor com tinta preta e de modo que possão ser lidos facilmente lettra por lettra. (1)

2.º Não conter abreviaturas, rasuras, palavras emendadas ou inutilisadas, por meio de riscos;

3.º Indicar o nome da estação de destino, e o nome e residencia (rua e numero, se fôr em povoado) do destinatario.

Art. 232. É prohibida a aceitação de qualquer telegramma contrario ás leis, prejudicial á segurança publica ou offensivo á moral e aos bons costumes e aos interesses da estrada.

É prohibido o uso de cifras secretas.

Art. 233. Os telegrammas apresentados como urgentes devem ter esta declaração, assignada pelo signatario do telegramma; serão transmittidos de preferencia aos ordinarios e pagarão a taxa dupla.

Art. 234. Os telegrammas de mais de cem palavras podem ser recusados ou retardados para se transmittirem outros mais breves, embora apresentados posteriormente.

Art. 235. Muitos telegrammas successivos do mesmo expeditor para o mesmo ou differentes destinatarios, só podem ser aceitos, quando não houver outros telegrammas a transmittir.

Art. 236. A apresentação do telegramma é certificada por um boletim, entregue ao expeditor, o qual deve exhibil-o em caso de reclamação.

(1) Quando o expeditor fôr á estação deve elle mesmo escrever o telegramma no impresso para este fim adoptado. Quando, porém, o expeditor não fôr á estação, póde remetter a minuta do telegramma, que depois de transcripta no impresso será collada ao mesmo. A minuta deve conter os requisitos exigidos nos §§ 1, 2 e 3.

Art. 237. Nos casos ordinarios a transmissão dos telegrammas será feita segundo a ordem de sua apresentação na estação.

Os telegrammas do Governo, embora apresentados posteriormente aos dos particulares, serão sempre expedidos em primeiro logar.

Art. 238. A estrada aceitará despachos para se transmittirem cópias por outras linhas, preferindo a linha cuja taxa fôr mais favoravel, salvo se o expeditor tiver expressamente designado outra.

Art. 239. A estrada se reserva o direito de interromper as communicações telegraphicas para serviço de particulares, por tempo indeterminado, no caso em que o julgar conveniente, em vista de urgencia no serviço da estrada ou do Governo.

Art. 240. O communicante póde exigir da estação de destino a repetição integral do seu telegramma, pelo que pagará a mesma taxa deste; se quizer simples aviso de recepção, pagará 10 % da taxa.

Art. 241. O telegramma, antes de começar a transmissão, póde ser retirado, restituindo-se ao communicante a taxa com o desconto de 10 %.

A transmissão do telegramma póde ser interrompida a pedido do communicante, sem que este tenha direito á restituição da taxa paga.

Contagem das palavras e pagamento das taxas

Art. 242. Na contagem das palavras observar-se-hão as seguintes regras:

1.ª Tudo o que o communicante escrever para ser transmittido, entra na contagem das palavras;

2.ª Conta-se como uma qualquer palavra que tenha 15 lettras ou menos: excedendo deste numero conta-se como duas;

3.ª Toda a palavra composta, escripta de modo que forme uma só, como tal será contada de conformidade com o disposto no paragrapho anterior;

4.ª Se, porém, forem escriptas separadamente as partes de que ella se compõe, ou mesmo reunidas pelo traço de união, serão contadas como outras tantas palavras;

5.ª Todo caracter alphabetico ou numerico isolado, toda palavra ou particula seguida de apostropho, será contada como uma palavra;

6.ª Os numeros escriptos em algarismos contão-se como tantas palavras quantas forem as series de cinco algarismos que contiverem e mais uma pelo excedente;

7.ª As virgulas, os pontos, e traços de divisão, serão contados como outros tantos algarismos;

8.ª Os algarismos escriptos por extenso serão contados pelo numero de palavras empregadas para exprimil-os;

9.ª Cada palavra sublinhada será contada como duas palavras;

10.ª Os signaes de accentuação não são contados.

Art. 243. Entra na contagem das palavras:

1.º A direcção, a assignatura, as indicações relativas ao modo de remessa do telegramma e o reconhecimento da assignatura;

2.º Os pedidos de repetição para conferencia de aviso de recepção e as palavras — *resposta paga para... palavras;*

3.º Os nomes proprios de pessoas, cidades, praças, ruas, etc., os titulos, sobrenomes, particulas e qualificações, se contarão como tantas palavras quantas forem necessarias para exprimil-os.

Art. 244. Não serão taxadas quaesquer palavras ou signaes accrescentados no interesse do serviço do telegrapho. Igualmente não serão taxadas a data, hora da apresentação do telegramma, nem o logar de procedencia, senão quando o communicante o inscrever na minuta e exigir a transmissão.

Art. 245. A taxa é de 500 réis por cada telegramma até 20 palavras entre duas estações quaesquer, seja qual fôr a distancia, addicionando-se 500 réis por cada 10 palavras mais.

A taxa é paga na estação de partida no acto de ser apresentado o telegramma.

Art. 246. Cobrar-se-ha taxa dupla pelos telegrammas em francez, inglez, italiano, hespanhol ou allemão em caracteres romanos.

Art. 247. As redacções de jornaes, casas commerciaes e emprezas que fizerem despeza mensal maior de 100$000 terão abatimento de 20 % sobre as taxas de transmissão.

Art. 248. O mesmo telegramma dirigido a mais de um destinatario, pagará além da taxa da tarifa para um destinatario mais metade por cada um dos outros. O mesmo telegramma dirigido a mais de uma estação pagará a taxa correspondente a cada uma destas.

Art. 249. O communicante póde pagar de antemão a resposta do telegramma, que apresentar fixando o numero de palavras.

Neste caso a minuta do telegramma deve ter a declaração — *resposta paga para... palavras* — antes da assignatura do communicante.

Se a resposta tiver menor numero de palavras do que o indicado no telegramma, não se fará restituição. Se o numero de palavras fôr maior, o excesso será considerado como um novo telegramma que deverá ser pago pela pessoa que apresentar a resposta.

Art. 250. A resposta para ser transmittida deve ser apresentada dentro das 48 horas que se seguirem á entrega do telegramma primitivo ao destinatario; a resposta apresentada depois de findo este praso fica sujeita a pagamento de taxa.

ENTRADA DOS TELEGRAMMAS

Serviço de estafetas

Art. 251. Mediante a taxa de 500 réis por kilometro que será cobrada na estação de partida, a estrada se encarrega de fazer chegar por estafetas o telegramma, com a possivel brevidade, ao logar a que se destinar, comtanto que este não diste mais de tres kilometros de qualquer estação do interior e na cidade do Rio de Janeiro esteja entre os pontos servidos por carris urbanos.

Para os logares mais distantes os telegrammas serão remettidos pelo Correio mediante a taxa de 100 réis.

Art. 252. O telegramma póde ficar na estação de destino até que o destinatario venha procural-o.

Art. 253. Para execução das disposições indicadas nos arts. 252 e 253, deverá o communicante fazer as respectivas declarações no impresso do telegramma do seguinte modo — *Pela Estrada — Pelo Correio — Na Estação.* Em falta de taes declarações será o telegramma expedido pelo Correio.

Art. 254. Ao empregado da estrada encarregado da conducção do telegramma ao domicilio do destinatario não é licito encarregar-se da resposta ou de outro telegramma a transmittir, recebendo a taxa respectiva.

Art. 255. Na ausencia do destinatario os telegrammas serão entregues ás pessoas de sua familia, a seus empregados, criados, ou hospedes, salvo se o communicante designar na minuta pessoa especial. Quem receber o telegramma em nome do destinatario deverá assignar o recibo, indicando esta circumstancia.

Art. 256. Os telegrammas que tiverem de ser procurados na estação do destino, serão entregues só ao proprio destinatario ou a pessoa por elle competentemente autorisada.

Art. 257. O pedido para que o telegramma expedido não seja enviado ao destinatario, deve ser feito por novo

telegramma, sujeito á taxa que será restituida, se o pedido não chegar a tempo de ser satisfeito.

Restituição das taxas de telegrammas

At. 258. O communicante tem direito á restituição da taxa nos seguintes casos:

1.° Quando o telegramma não chegar a seu destino por causa devida ao serviço do telegrapho;

2.° Quando o telegramma enviado ao destinatario estiver alterado a ponto de não satisfazer ao fim a que era destinado;

3.° Quando o telegramma pelo qual se tiver cobrado taxa addicional chegar á casa do destinatario com demora de mais de tres horas depois da recepção na estação de destino, se a demora provier de negligencia ou descuido do pessoal da estrada.

Segredo dos telegrammas

Art. 259. Os empregados da estrada são obrigados a guardar o maior segredo sobre os telegrammas.

São-lhes applicaveis, pelo extravio ou abertura dos despachos telegraphicos e divulgação de seu enunciado, as leis que garantem o sigillo das cartas confiadas ao Correio e a segurança de seu transporte.

Art. 260. Fica revogado o Decreto n.° 6005 de 9 de Outubro de 1875 e expressamente entendido que além das taxas das tarifas approvadas pelo presente Decreto a Companhia da Estrada de Ferro Leopoldina não tem direito a cobrar nenhuma taxa addicional a titulo de commissão ou qualquer outro.

Palacio do Rio de Janeiro, em 29 de Setembro de 1883. — *Affonso Augusto Moreira Penna.*

Tarifas para o transporte de mercadorias e passageiros pela Estrada de Ferro Leopoldina, a que se refere o Decreto n.º 9028 desta data

Da estação de Porto Novo para as demais estações e reciprocamente

ESTAÇÕES	DISTANCIAS	TARIFA N.º 1 — VIAJANTES POR UM			TARIFA N.º 2	TARIFA N.º 3 — MERCADORIAS EM GERAL						TARIFA N.º 4	TARIFA N.º 5 VEHICULOS		TARIFA N.º 6 — ANIMAES POR CABEÇA			ESTAÇÕES
		1.ª classe	2.ª classe	Ida e volta	BAGAGENS E ENCOMMENDAS EM TRENS DE VIAJANTES — Por 10 kilogrammas	1.ª classe—Por 10 kilos	2.ª classe—Por 10 kilos	3.ª classe—Por 10 kilos	5.ª classe—Por 10 kilos	6.ª classe—Por 10 kilos	7.ª classe—Por 10 kilos	JOIAS, PEDRAS, METAES PRECIOSOS DINHEIRO E OUTROS VALORES — Por 1:000$000	1.ª classe	2.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	
Primeira Secção																		*Primeira Secção*
Porto Novo																		Porto Novo.
S. José	3	$300	$200	$400	$025	$022	$017	$015	$010	$005	$250	$100	3$000	2$800	$300	$200	$025	S. José.
Pantano	12	$800	$500	1$200	$060	$054	$042	$036	$012	$006	$600	$240	4$400	3$800	$800	$500	$060	Pantano.
Volta Grande	27	1$800	1$100	2$700	$135	$121	$094	$081	$027	$013	1$350	$540	7$400	6$100	1$800	1$100	$135	Volta Grande.
S. Luiz	38	2$500	1$600	3$760	$190	$171	$133	$114	$038	$019	1$900	$760	9$600	7$700	2$500	1$600	$190	S. Luiz.
Providencia	44	2$900	1$800	4$360	$220	$198	$154	$132	$044	$022	2$200	$880	10$800	8$600	2$900	1$800	$220	Providencia.
Santa Isabel	59	3$900	2$400	5$860	$295	$265	$206	$177	$059	$029	2$950	1$180	13$800	10$900	3$900	2$400	$295	Santa Isabel.
Segunda Secção																		*Segunda Secção*
Recreio	68	4$500	2$800	6$760	$332	$302	$236	$200	$068	$034	3$320	1$380	15$500	12$100	4$500	2$800	$340	Recreio.
Campo Limpo	80	5$200	3$200	7$800	$380	$350	$250	$230	$080	$040	3$800	1$000	17$600	13$600	5$200	3$200	$400	Campo Limpo.
Vista Alegre	89	5$800	3$500	8$700	$416	$386	$268	$252	$089	$044	4$160	1$780	19$300	14$800	5$800	3$500	$445	Vista Alegre.
Cataguazes	105	6$700	4$200	10$060	$480	$450	$300	$292	$105	$052	4$800	2$075	22$100	16$900	6$700	4$200	$515	Cataguazes.
Terceira Secção																		*Terceira Secção*
Sinimbú	121	7$400	4$700	11$100	$543	$513	$331	$330	$121	$060	5$440	2$315	25$000	19$000	7$400	4$700	$563	Sinimbú.
D. Eusebia	130	7$700	4$900	11$560	$575	$545	$346	$340	$130	$065	5$800	2$450	26$600	20$100	7$700	4$900	$590	D. Eusebia.
Santo Antonio	137	8$000	5$200	12$000	$599	$569	$355	$347	$137	$068	6$080	2$555	27$900	21$100	8$000	5$200	$611	Santo Antonio.
Pomba	148	8$500	5$500	12$800	$638	$608	$372	$358	$148	$074	6$520	2$720	29$900	22$500	8$500	5$500	$644	Pomba.
Quarta Secção																		*Quarta Secção*
Diamante	155	8$700	5$700	13$060	$662	$632	$382	$365	$155	$077	6$800	2$825	31$100	23$400	8$700	5$700	$665	Diamante.
Ubaense	172	9$400	6$200	14$100	$722	$692	$403	$382	$172	$086	7$480	3$080	34$200	25$600	9$400	6$200	$716	Ubaense.
Presidio	194	10$300	6$900	15$460	$799	$769	$441	$404	$194	$097	8$360	3$410	38$200	28$500	10$300	6$900	$782	Presidio.
S. Geraldo	204	10$700	7$200	16$060	$834	$804	$456	$414	$204	$102	8$760	3$560	40$000	29$800	10$700	7$200	$812	S. Geraldo.
Ramal																		*Ramal*
Leopoldina	101	6$600	4$000	9$900	$464	$434	$292	$282	$101	$050	4$640	2$015	21$400	16$400	6$600	4$000	$503	Leopoldina.

OBSERVAÇÕES

MERCADORIAS. — As mercadorias da 2.ª classe da tarifa n.º 3, despachadas da Côrte para pontos afastados das estações de Campo Limpo, Cataguazes, Leopoldina, Pomba, Ubaense e S. Geraldo gosarão dos seguintes abatimentos: de 20 % [illegible] kilometros além da estação até 40 kilometros; de 30 % de 40 kilometros a 60, e de 50 % de 60 kilometros em diante.

Igual abatimento é concedido ás mercadorias da 3.ª e 6.ª classes da tarifa n.º 3 que forem despachadas para a Côrte nas estações seguintes: Recreio, Campo Limpo, Cataguazes, Leopoldina, Pomba, Ubaense e S. Geraldo, provenientes de mais de 20 kilometros dessas estações.

As mercadorias da classe 6.ª, quando despachadas pelos trens de passageiros, pagarão frete da tarifa n.º 2 com abatimento de 50 %.

As pipas vazias pagarão 1$500 cada uma por 100 kilometros de percurso; e 3$000 de 100 até 300 kilometros, e nesta proporção ás suas subdivisões.

TELEGRAMMAS. — Os telegrammas entre quaesquer estações até 30 palavras, custão 500 réis cada um, addicionando-se 500 réis por grupo de 10 palavras mais.

Continuão em vigor tarifas especiaes para o serviço das chaves, sendo o preço do bilhete especial para a chave o da estação seguinte.

Não é permittido venda de bilhete de 2.ª classe para as chaves, sem que se tenha vendido pelo menos um de 1.ª classe.

Na determinação do preço do transporte das tarifas n.ºs 1 e 6 (1.ª e 2.ª classes) arredonda-se para 100 réis toda a fracção de 100 réis.

Todo o kilometro encetado conta-se como se tivesse sido percorrido por inteiro.

Toda a distancia menor de 5 kilometros conta-se como 5 kilometros.

Fica entendido que na applicação das tarifas haverá perfeita igualdade, de sorte que os fretes sejão cobrados de accordo com as mesmas, quaesquer que sejão os expeditores não sendo licito estabelecerem-se distincções entre estes.

EXPLICAÇÕES

Tarifa n.º 1. Viajantes: — Por viajante e por kilometro: 1.ª classe: até 100 kilometros, 65 réis; por kilometro excedente, 40 réis; 2.ª classe: até 100 kilometros, 40 réis; por kilometro excedente, 30 réis. Tarifa n.º 2. Bagagens: — Por 10 kilogrammas e por kilometro; até 60 kilometros, 5 réis; por kilometro excedente até 120, 4 réis; por kilometro excedente, 3,5 réis. Tarifa n.º 3. Mercadorias: — Por 10 kilogrammas e por kilometro: 1.ª classe: generos de cuidado e de conducção perigosa, objectos de grande volume, pouco peso, bagagens e encommendas em trens mixtos: até 60 kilometros, 4,5; por kilometro excedente, 3,5. 2.ª classe: generos de importação; até 60 kilometros, 3,5; por kilometro excedente até 120, 2 réis; por kilometro excedente de 120, 1,5 réis; 3.ª classe, generos de exportação; até 60 kilometros, 3 réis; por kilometro excedente até 120, 2,5 réis; por kilometro excedente de 120, 1 real. 5.ª classe: tecidos de fabricas nacionaes, café em côco, algodão em carôço, generos alimenticios de primeira necessidade, importados e carvão vegetal: por 10 kilos e por kilometro, 1 real. 6.ª classe: ovos, frutas, leite, aves, animaes pequenos em capoeiras, verduras, miudezas alimenticias, sal, generos alimenticios nacionaes, ferramentas e utensilios agricolas e madeiras em quantidade inferior a uma tonelada: por 10 kilos e por kilometro, 0,5 réis. 7.ª classe: madeiras, materiaes de construcção, machinas em geral para estabelecimentos industriaes, ferro em gusa, minerios, capim, estrumes e objectos de pouco valor e dormentes por duzia. Por tonelada e por kilometro: até 60 kilometros, 50 réis, e por kilometro excedente, 40 réis.

Tarifa n.º 4. Joias. — Joias, pedras, metaes preciosos, dinheiro e outros valores. Por um conto de réis e kilometro: até 100 kilometros, 20 réis; e por kilometro excedente, 15 réis.

Tarifa n.º 5. Vehiculos:
- Por vehiculo e por kilometro e taxa fixa de 2$000.
- 1.ª classe: carros funebres, diligencias, caleças, carros para caminho de ferro de tracção animal e outros vehiculos de quatro rodas para transporte de pessoas. — Até 60 kilometros, 200 réis; por kilometro excedente, 180 réis.
- 2.ª classe: carros, carroças, carretas, e outros vehiculos de duas ou quatro rodas para transporte de generos, tilburys e outros vehiculos de duas rodas para transporte de pessoas. — Até 60 kilometros, 150 réis; por kilometro excedente, 130 réis.

Tarifa n.º 6. Animaes:
- Por cabeça e por kilometro:
- 1.ª classe: animaes de montaria. — Até 100 kilometros, 65 réis; por kilometro excedente, 40 réis.
- 2.ª classe: bois, vaccas e vitelas. — Até 100 kilometros, 40 réis; por kilometro excedente, 30 réis.
- 3.ª classe: carneiros, porcos, cães e outros animaes semelhantes, soltos. — Até 100 kilometros, 5 réis; por kilometro excedente, 5 réis.

Palacio do Rio de Janeiro, em 29 de Setembro de 1883. — AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Classificação geral das mercadorias que tiverem de ser transportadas pela Estrada de Ferro Leopoldina

POR ORDEM ALPHABETICA

As mercadorias não denominadas são incluidas nas classes dos artigos similares.

MERCADORIAS	Classes da tarifa n. 3 da Pedro II	Classes da tarifa n. 3 da Leopoldina
A		
Abanos de palha	1	1
Abanos de pennas	1	1
Absintho	2	2
Açafrão	5	5
Accessorios de trilhos	7	7
Achas de lenha	6 e 7	6 e 7
Acidos mineraes	1	1
Aço	2	2
Aduelas	6 e 7	6 e 7
Agua	6	6
Agua-raz	1	1
Aguardente do paiz	3	6
Aguardente importada	2	2
Aguas mineraes ou medicinaes do paiz.	3	3
Aguas mineraes ou medicinaes importadas	2	2
Alabastro bruto	5	5
Alabastro em obra	1	1
Alambiques e pertenças	6	6
Alavancas de ferro	2	2
Alcatifas	1	1
Alcatrão	2	2
Alcool	2	2
Alcool nacional	3	3
Alfafa	6	6
Algodão descaroçado	5	5
Algodão em caroço	6	6
Alhos	5	5
Almofadas	2	2
Almofadas de metal, pedra ou madeira.	5	5
Alpiste	2	2

MERCADORIAS	Classes da tarifa n. 3 da Pedro II	Classes da tarifa n. 3 da Leopoldina
Alumina	5	5
Alvaiade	2	2
Amendoim (em grão ou côco)	6	6
Amendoim (oleo de)	3	3
Amido	6	6
Ancóras	2	2
Ancoretas vazias	5	5
Ancoretas vazias em retorno	6	6
Aniagem	2	2
Anil	3	3
Animaes empalhados ou embalsamados.	1	1
Animaes pequenos em caixões ou cestos	6	6
Aniz	3	3
Apparelhos para experiencias physicas ou chimicas	2	2
Apparelhos para gaz	2	2
Apparelhos telegraphicos	2	2
Arados	6 e 7	6 e 7
Arados a vapor	6 e 7	6 e 7
Arame	2	2
Araruta	6	6
Araruta em raiz	6	6
Arbustos vivos	5	5
Archotes	2	2
Arcos de ferro ou madeira	2	2
Ardosias	6 e 7	6 e 7
Arêa	7	7
Argilla	7	7
Armações para guarda-sol	2	2
Armações para igrejas	1	1
Armações para lojas	2	2
Armas brancas	2	2
Armas de fogo	2	2
Arreios	2	2
Arroz do paiz	6	6
Arroz importado	5	5
Artigos de armarinho	2	2
Artigos de desenho	2	2
Artigos de escriptorio	2	2
Artigos de folha de Flandres	5	5
Artigos de luxo ou phantasia	1	1
Artigos de pacotilha não denominados.	2	2
Asphalto	7	7
Assucar bruto	6	6

MERCADORIAS	Classes da tarifa n. 3 da Pedro II	Classes da tarifa n. 3 da Leopoldina
Assucar refinado	5	5
Ataúdes	1	1
Avêa	5	5
Avelãs	2	2
Aves domesticas em capoeiras ou jacás.	6	6
Aves empalhadas ou embalsamadas	1	1
Azeite de substancias do paiz	3	3
Azeite doce	2	2
Azeitonas	2	2
Azulejos	5	5
B		
Bacalhau	5	5
Bagatellas	2	2
Bahús vazios	2	2
Balaios	6	6
Balanças	2	2
Balões	1	1
Bambús	6	6
Bancos de ferro	3	3
Bancos de madeira	3	3
Bancos de madeira (ordinaria)	3	3
Banguês	2	2
Banha nacional	6	6
Banha importada	5	5
Barracas desarmadas	2	2
Barricas vazias	5	5
Barricas vazias em retorno	6	6
Barrilha	5	5
Barris vazios	5	5
Barris vazios em retorno	6	6
Barro	7	7
Bastidores de theatro	1	1
Batatas	5	5
Batatas doces	6	6
Bebidas espirituosas não denominadas	2	2
Beijús	6	6
Bengalas	2	2
Berços	2	2
Bilhares	2	2
Biscoutos	2	2
Bolachas ordinarias	6	6
Bolsas de viagem	2	2
Bombas	2	2

MERCADORIAS	Classes da tarifa n. 3 da Pedro II	Classes da tarifa n. 3 da Leopoldina
Botijas vazias	6 e 7	6 e 7
Breu	5	5
Brinquedos	2	2
Brochas para pintar ou caiar	2	2
Bronze bruto	2	2
Bronze em objectos de arte	1	1
Bronze em obra não denominada	2	2
Brunidores de café	6 e 7	6 e 7
Burras de ferro	2	2
Bustos	1	1

C

Cabello	3	3
Cabello em obra	1	1
Cabos de arame	2	2
Cabos de canhamo, linho, etc	2	2
Cabos de ferramentas, vassouras, etc.	5	5
Cacáo	3	3
Caça morta	5	5
Cachimbos	2	2
Cadeados	2	2
Cadernaes	2	2
Cadinhos	2	2
Café em côco	5	5
Café em grão	3	3
Café moido	3	3
Caoutchouc bruto	3	3
Caoutchouc em obra não denominada.	2	2
Caibros	6 e 7	6 e 7
Caixas de folha de Flandres, madeira ou papelão, vazias	2	2
Cairo	6	6
Caixilhos com vidros	2	2
Cal	6 e 7	6 e 7
Calcareos	7	7
Calçado	2	2
Caldeiras	6	6
Camas de ferro	2	2
Camas de lona	2	2
Camas de madeira, ordinarias e finas.	2	2
Campainhas electricas	1	1
Campainhas de vidro para jardim	1	1
Camphora	2	2
Canella em pó ou em casca	2	2

MERCADORIAS	Classes da tarifa n. 3 da Pedro II	Classes da tarifa n. 3 da Leopoldina
Cangalhas	6	6
Cangica	6	6
Canhamo bruto	3	3
Canna da India	6	6
Canna de assucar	6 e 7	6 e 7
Canôas	7	7
Canos de barro	6 e 7	6 e 7
Canos de metal	2	2
Cantaria	6	6
Capachos	2	2
Capim	6 e 7	6 e 7
Capoeiras vazias	5	5
Capoeiras vazias em retorno	6	6
Carborina	5	5
Cardas	6	6
Carnaúba em cera	5	5
Carnaúba (palha)	6	6
Carne fresca	5	5
Carne fumada, salgada ou secca	5	5
Caroços de algodão	6	6
Carrinhos de mão feitos no paiz	6	6
Carrinhos de mão importados	2	2
Carvão animal	5	5
Carvão de pedra	6 e 7	6 e 7
Carvão vegetal	5	5
Cascalho	7	7
Cascas de arvores para cortume e outros fins	6	6
Cascas de côco	6	6
Cebolas	3	3
Cebolinho	3	3
Centeio	3	3
Cera bruta	3	3
Cera em obra não denominada	1	1
Cera em velas	2	2
Cera em velas nacionaes	2	2
Ceramica (artigos communs não denominados)	2	2
Ceramica (artigos finos não denominados)	2	2
Cereaes não denominados	5	5
Cerveja	2	2
Cerveja nacional	3	3
Cestos vazios	5	5

MERCADORIAS	Classes da tarifa n. 3 da Pedro II	Classes da tarifa n. 3 da Leopoldina
Cestos vazios em retorno	6	6
Cevada	5	5
Cevadeiras para mandioca	6 e 7	6 e 7
Cevadinha	2	2
Chá importado	2	2
Chá nacional	3	3
Chapas de ferro ou zinco para coberta.	5	5
Chapas de ferro para fogão	5	5
Chapelaria (artigos não denominados)..	2	2
Chapelleiras	2	2
Chapéos	2	2
Charruas	6 e 7	6 e 7
Charutos nacionaes ou estrangeiros...	2	2
Chifres	6 e 7	6 e 7
Chlorureto de calcio	2	2
Chocolate importado	2	2
Chocolate nacional	3	3
Chouriços importados	2	2
Chouriços nacionaes	3	3
Chumbo de caça	2	2
Chumbo em linguados	2	2
Chumbo em obra	2	2
Cigarros	2	2
Cigarros nacionaes	2	2
Cimento	6 e 7	6 e 7
Cinzas	7	7
Coadores de mandioca	6 e 7	6 e 7
Cobre em chapas	2	2
Cobre em linguados	2	2
Cobre em obra não denominada..	2	2
Cobre velho	2	2
Cochonilha	3	3
Côcos seccos ou verdes	3	3
Cognac	2	2
Coke	6 e 7	6 e 7
Colchões	2	2
Colheres de madeira	6	6
Colla	2	2
Colmeas	2	2
Columnas de ferro fundido	3	3
Colza (grãos de)	3	3
Colza (oleo de)	2	2
Comestiveis não denominados	6 e 7	6 e 7
Combustiveis não denominados	5	5

MERCADORIAS	Classes da tarifa n. 3 da Pedro II	Classes da tarifa n. 3 da Leopoldina
Conservas em latas ou vidros, nacionaes.	3	3
Coral	2	2
Cordas de embira e outras do paiz...	6	6
Cordas de linho, canhamo, etc.....	2	2
Cordas para instrumentos de musica.	1	1
Cordas velhas	6	6
Correntes de ferro e outros metaes...	2	2
Cortiça bruta.....	6	6
Cortiça em obra não denominada.....	2	2
Cortinas e cortinados.....	2	2
Couçoeiras.....	6 e 7	6 e 7
Couro em obra não denominada.....	2	2
Couros salgados	3	3
Couros seccos.....	3	3
Couros trabalhados ou envernizados...	3	3
Creosoto	2	2
Crina vegetal ou animal.....	6	6
Crystal de rocha, bruto.....	3	3
Crystal em obra	1	1
Cubos para engenho, etc.....	6 e 7	6 e 7
Cubos para rodas.....	6	6
Cuias.....	6	6
Cutelaria, artigos não denominados...	2	2
D		
Debulhadores de milho.....	6 e 7	6 e 7
Dentes artificiaes	1	1
Dentes de elephantes.....	2	2
Descaroçadores de algodão.....	6 e 7	6 e 7
Descascadores de café ou arroz.....	6 e 7	6 e 7
Despolpadores de café.....	6 e 7	6 e 7
Doces.....	2	2
Doces nacionaes.....	2	2
Dormentes de ferro.....	7	7
Dormentes de madeira	7	7
Drogas	2	2
E		
Eixos.....	6	6
Embiras.....	6	6
Encerados de lona.....	6	6
Encerados para mesa, toalhas, etc.....	2	2
Engenhos para estabelecimentos agricolas.....	6 e 7	6 e 7

MERCADORIAS	Classes da tarifa n. 3 da Pedro II	Classes da tarifa n. 3 da Leopoldina
Confeitaria, artigos não denominados.	2	2
Conservas em latas ou vidros.....	2	2
Enxadas	6	6
Enxergas para animaes.....	2	2
Enxergões.....	2	2
Enxofre.....	6	6
Equipamento militar não denominado..	2	2
Ervilhas seccas.....	5	5
Escadas de mão.....	6	6
Escadas para edificios	6	6
Escaleres	7	7
Escorias de metaes.....	7	7
Escovas.....	2	2
Espadas	2	2
Espanadores	2	2
Especiarias	2	2
Espelhos.....	1	1
Espermacete.....	2	2
Espingardas.....	2	2
Espiritos não denominados.....	1	1
Espoletas.....	1	1
Esponjas.....	2	2
Esporas.....	2	2
Esqueletos para estudos anatomicos...	1	1
Essencias	1	1
Estacas para cercas.....	6 e 7	6 e 7
Estampas em folhas.....	2	2
Estampas em quadros	1	1
Estanho bruto.....	2	2
Estanho em folha ou obra	2	2
Estantes de ferro.....	2	2
Estantes de madeira importada.....	2	2
Estantes de madeira nacional.....	3	3
Estatuas.....	1	1
Esteiras da India.....	2	2
Esteiras de tabúa	6	6
Esterco.....	7	7
Estojos de instrumentos cirurgicos, mathematicos, etc.....	2	2
Estopa.....	5	5
Estopim.....	1	1
Estrados para vagões.....	7	7
Extracto de carne.....	3	3
Extractos não denominados.....	1	1

MERCADORIAS	Classes da tarifa n. 3 da Pedro II	Classes da tarifa n. 3 da Leopoldina
F		
Fachina (varas de)	6 e 7	6 e 7
Farello	6	6
Farinha de linhaça ou de mostarda	2	2
Farinha de mandioca ou de milho	6	6
Farinha de trigo	5	5
Farinhas não denominadas	5	5
Fateixas	2	2
Favas	6	6
Fazendas de algodão, lã, linho e seda	2	2
Fazendas fabricadas no paiz	5	5
Fechaduras	2	2
Fecula	6	6
Feijão	6	6
Feltro	6	6
Feno	6	6
Ferraduras	2	2
Ferragens não denominadas	2	2
Ferramentas de carpinteiro, cavouqueiro, pedreiro, canteiro, correeiro, ferreiro, marcineiro, sapateiro, serralheiro e outras	2	2
Ferro em barra ou chapa	5	5
Ferro em obra	2	2
Ferro em guza	7	7
Ferro velho	6	6
Ferros de engommar	2	2
Fibras textis não denominadas	6	6
Figos seccos	2	2
Filtros	2	2
Fio de algodão, lã, linho ou seda	2	2
Fio telegraphico	7	7
Flechas	3	3
Flores naturaes	5	5
Flores artificiaes	1	1
Flores de canna e outras para enchimento	3	3
Flores medicinaes	3	3
Fogareiros	5	5
Fogões de ferro	5	5
Fogos artificiaes	1	1
Folha de cobre, chumbo, estanho, etc.	2	2
Folha de ferro e de Flandres	5	5
Folhas de arvores	6	6

MERCADORIAS	Classes da tarifa n. 3 da Pedro II	Classes da tarifa n. 3 da Leopoldina
Folhas medicinaes	3	3
Folles	2	2
Forjas portateis	3	3
Fôrmas diversas	2	2
Fôrmas para assucar	5	5
Formicida	5	5
Fornalhas de ferro	5	5
Ferragens não denominadas	6	6
Fouces	6	6
Frutas confeitadas	2	2
Frutas frescas	6	6
Frutas frescas a granel	7	7
Frutas seccas	3	3
Fubá	6	6
Fumo	2	2
Fumo estrangeiro	2	2
G		
Gaiolas com passaros	3	3
Gaiolas vazias	3	3
Gallinhas	6	6
Gamellas de pau	6	6
Garrafas de crystal ou vidro fino	1	1
Garrafas ordinarias vazias	6 e 7	6 e 7
Garrafões ordinarios vazios	6 e 7	6 e 7
Gaz-globo	2	2
Gazolina	2	2
Gelatina	2	2
Geléas	2	2
Gelo	6	6
Genebra	2	2
Gengibre	3	3
Gesso	2	2
Gigos vazios	5	5
Gigos vazios em retorno	6	6
Giz	2	2
Globos de vidro ou louça	1	1
Globos geographicos	1	1
Glucose	5	5
Goiabada	3	3
Gomma arabica	2	2
Gomma de mandioca e outras do paiz.	6	6
Gommas não denominadas	3	3
Grades de ferro ou madeira	5	5

MERCADORIAS	Classes da tarifa n. 3 da Pedro II	Classes da tarifa n. 3 da Leopoldina
Gradis para sepulturas	2	2
Graxa animal	5	5
Graxa para calçado	2	2
Grelhas de ferro	5	5
Guandos	6	6
Guano	6 e 7	6 e 7
Guaraná	3	3
Guaritas	1	1
Guarda-sol	2	2
Guinchos	5	5
Guindastes	5	5
Gyradores para estradas de ferro	7	7
H		
Harpa	1	1
Herva-doce	2	2
Hervas medicinaes	3	2
Hervas não denominadas	3	3
Hortaliças em conserva	2	2
Hortaliças frescas	6	6
I		
Imagens	1	1
Iman	2	2
Impressos	2	2
Incenso	2	2
Inhame	6	6
Instrumentos agricolas	6	6
Instrumentos de cirurgia, engenharia, musica, optica e outros de precisão, não denominados	1	1
Ipecacuanha	3	3
Isoladores de telegrapho	5	5
J		
Jacás vazios	5	5
Jacás vazios em retorno	6	6
Jangadas	7	7
Jardineiras	2	2
Jaspe	2	2
Jogos de dominó, xadrez, damas, gamão, etc	2	2
Junco da India	6	6
Junco do paiz	6	6

MERCADORIAS	Classes da tarifa n. 3 da Pedro II	Classes da tarifa n 3 da Leopoldina
K		
Kaolim	6	6
Kerosene	2	2
Kioskos	1	1
Kirsck	2	2
L		
Lã bruta	3	3
Lã manufacturada	2	2
Lacre	2	2
Ladrilhos de barro	5	5
Ladrilhos de louça, marmore, etc	5	5
Lages apparelhadas	6 e 7	6 e 7
Lages brutas	6 e 7	6 e 7
Lambrequins de madeira ou metal	2	2
Lampeões e lanternas com vidros	1	1
Lampeões e lanternas sem vidros	2	2
Lanchas	7	7
Lanternas magicas	1	1
Lapidas para sepulturas	2	2
Laranginha	3	3
Latão em barra	2	2
Latão em obra não denominada	2	2
Latão velho	2	2
Legumes frescos e seccos	6	6
Leite em conserva ou condensado	3	3
Leite fresco	6	6
Lenha	6 e 7	6 e 7
Lentilhas	5	5
Licores	2	2
Licores nacionaes	3	3
Limalha de ferro	6	6
Limas de aço	2	2
Linguas frescas, seccas ou salgadas	5	5
Linguiças importadas	2	2
Linguiças nacionaes	3	3
Linhaça	2	2
Linho bruto	3	3
Liteiras	2	2
Livros	2	2
Lixa	2	2
Locomoveis	6 e 7	6 e 7
Locomotivas desarmadas	6 e 7	6 e 7

MERCADORIAS	Classes da tarifa n. 3 da Pedro II	Classes da tarifa n. 3 da Leopoldina
Lombo de porco	6	6
Lona	2	2
Louça commum	2	2
Louça de barro do paiz	3	3
Louça de porcelana	1	1
Lousa em lages	5	5
Legumes em conserva	2	2
Lousas para sepultura	2	2
Lupulo	3	3
Lustros	1	1
Luvas	2	2
M		
Macacos de ferro	5	5
Macarrão e outras massas alimenticias.	2	2
Machados	6	6
Machinas aratorias	6 e 7	6 e 7
Machinas a vapor fixas	6 e 7	6 e 7
Machinas a vapor, locomoveis	6 e 7	6 e 7
Machinas destinadas ao preparo ou fabrico de productos agricolas	6 e 7	6 e 7
Machinas de cortar cartões	2	2
Machinas de costura	2	2
Machinas de imprimir bilhetes de estradas de ferro	2	2
Machinas de tecer	6 e 7	6 e 7
Machinas-ferramentas	6	6
Machinas grandes não denominadas	6	6
Machinas metallurgicas ou mineiras	6 e 7	6 e 7
Machinas para gabinetes de physica ou laboratorios de chimica	1	1
Machinas para o fabrico de telhas ou tijolos	6 e 7	6 e 7
Machinas pequenas não denominadas	3	3
Machinas photographicas	1	1
Machinas typographicas, lytographicas e autographicas	2	2
Madeira apparelhada para construcção ou obras de marcenaria e carpintaria.	5	5
Madeira em casca, falquejada ou serrada, etc	6 e 7	6 e 7
Madeira em obra, não denominada; como portas, janellas, grades, cancellas, caixilhos, etc	5	5

MERCADORIAS	Classes da tarifa n. 3 da Pedro II	Classes da tarifa n. 3 da Leopoldina
Maizena	5	5
Malas de viagem vazias	2	2
Malhos de ferreiro	2	2
Mamona (azeite de)	3	3
Mamona (bagas de)	6	6
Mandioca	6	6
Manganez	2	2
Mangas de vidro	1	1
Mangueiras para bombas	2	2
Manometros	1	1
Manteiga fresca	6	6
Manteiga salgada	2	2
Manufacturas de fabricas nacionaes	5	5
Manuscriptos	2	2
Mappas	2	2
Marfim	2	2
Mariscos	5	5
Marmore bruto	6	6
Marmore em objectos de arte	1	1
Marmore em obra não denominada	2	2
Marroquim	2	2
Martellos	2	2
Massas alimenticias	2	2
Matte	3	3
Materiaes de construcção não denominados	6	6
Materias explosivas	1	1
Materias inflammaveis não denominadas	1	1
Materias venenosas	1	1
Medicamentos não denominados	2	2
Medidas diversas	2	2
Mel de abelhas	3	3
Mel de abelhas do paiz	3	3
Mel de canna, melado ou melaço	6	6
Mel de fumo	2	2
Mercearia, artigos não denominados	2	2
Mercurio	1	1
Metaes brutos não denominados, excepto preciosos	6 e 7	6 e 7
Metaes em obra não denominados, excepto preciosos	2	2
Mica	7	7
Milho	6	6

MERCADORIAS	Classes da tarifa n. 3 do Pedro II	Classes da tarifa n. 3 da Leopoldina
Mineraes não denominados	6 e 7	6 e 7
Minerios de chumbo, cobre, ferro, zinco e outros	6 e 7	6 e 7
Minio	2	2
Missangas	2	2
Miudos de rezes	6	6
Mobilia de luxo, com dourados, espelhos, etc., importada ou nacional	1	1
Mobilia de vime ou madeira importada	2	2
Mobilia de vime ou madeira nacional	3	3
Modelos	1	1
Moendas para engenho	6 e 7	6 e 7
Moinhos para café e pimenta	6	6
Moinhos para lavoura	6 e 7	6 e 7
Moirões	6 e 7	6 e 7
Moitões	2	2
Molas de aço para carros	2	2
Molas para vehiculos de estrada de ferro	5	5
Moldes	1	1
Molduras de madeira envernizadas ou lustradas	2	2
Molduras douradas	1	1
Moringues de barro	3	3
Mós	5	5
Musgo	5	5
N		
Naphta	2	2
Naphtalina	2	2
Nickel bruto	2	2
Nickel em obras, não denominadas	2	2
Nitro	2	2
Noz moscada	2	2
Noz-vomica	2	2
Nozes	2	2
O		
Objectos d'arte (preciosos)	1	1
Objectos d'arte (não preciosos)	1	1
Ocre	2	2
Oleados	2	2
Oleos de substancias do paiz	3	3
Oleos importados	2	2

MERCADORIAS	Classes da tarifa n. 3 da Pedro II	Classes da tarifa n. 3 da Leopoldina
Opio	2	2
Origones	3	3
Ornamentos de ferro ou bronze	1	1
Ornamento para igrejas	1	1
Osso em barrra não denominada	2	2
Ossos brutos	6 e 7	6 e 7
Ostras em conserva	2	2
Ostras frescas	5	5
Ovas de peixe	3	3
Ovos	6	6
P		
Padiolas	2	2
Paina	3	3
Painço	2	2
Paios importados	2	2
Paios nacionaes	3	3
Palanquins	2	2
Palha do Chile e outras semelhantes, para chapéos	3	3
Palha de milho, coqueiro, canna, palmeira, etc	6 e 7	6 e 7
Palitos	2	2
Pandeiros	1	1
Panellas de barro	3	3
Panellas de cobre ou ferro	2	2
Panno de qualquer qualidade	2	2
Pão	6	6
Paus para tinturaria	2	2
Paus preparados para tamancos	6 e 7	6 e 7
Papeis pintados	2	2
Papel para escriptorio, desenho, impressão, embrulho etc	2	2
Papelão	2	2
Parallelipipedos para calçamentos	6 e 7	6 e 7
Paramentos ecclesiasticos	1	1
Pás	6	6
Passaros em gaiolas	3	3
Passaros embalsamados ou empalhados.	1	1
Passas	2	2
Pastas de papel ou papelão	2	2
Patronas	2	2
Peanhas	2	2
Peças de artilharia desmontadas	2	2

MERCADORIAS	Classes da tarifa n. 3 da Pedro II	Classes da tarifa n. 3 da Leopoldina
Peças de artilharia com carretas.....	2	2
Peças de engenho de assucar, farinha, etc.....	6 e 7	6 e 7
Peças de locomotivas e de machinas..	6	6
Pedra hume.....	2	2
Pedra pomes.....	2	2
Pedras açorianas.....	5	5
Pedras de afiar ou amolar.....	2	2
Pedras de alvenaria.....	7	7
Pedras de filtrar.....	2	2
Pedras lytographicas.....	2	2
Peixe em latas.....	2	2
Peixe fresco, secco ou salgado.....	5	5
Pelles preparadas.....	3	3
Pelles verdes, seccas ou salgadas.....	3	3
Pellica.....	2	2
Peneiras de cabello, seda ou tela metallica.....	2	2
Peneiras de palha do paiz.....	3	3
Pennas de aves para enchimento.....	3	3
Perfumarias.....	1	1
Pesos para balanças.....	2	2
Petrechos bellicos.....	2	2
Petrechos bellicos explosivos.....	1	1
Petrechos de caça não denominados...	2	2
Petroleo.....	2	2
Pez.....	2	2
Phosphoros.....	1	1
Phosphoros de segurança.....	1	1
Pianos.....	1	1
Piassava.....	6	6
Picaretas.....	6	6
Pichoá.....	3	3
Pilhas electricas.....	1	1
Pimenta da India.....	2	2
Pimenta do paiz.....	6	6
Pinas para rodas.....	5	5
Pinceis.....	2	2
Pinhões verdes ou seccos.....	5	5
Pipas vazias.....	5	(*)
Pipas vazias em retorno.....	6	6

(*) Paga 1$500 cada uma por 100 kilometros de percurso, e 3$000 de 100 até 300 kilometros, e nesta proporção as suas subdivisões.

MERCADORIAS	Classes da tarifa n. 3 da Pedro II	Classes da tarifa n. 3 da Leopoldina
Pistolas	2	2
Pixe	2	2
Plantas medicinaes	3	3
Plantas vivas	5	5
Plombagina	6	6
Polvilho	6	6
Polvora	1	1
Polvorinhos	2	2
Pomadas	2	2
Porcelana	1	1
Porphyro bruto	2	2
Porphyro em obra	2	2
Pós de sapatos	2	2
Postes telegraphicos de ferro	6	6
Postes telegraphicos de madeira	6	6
Potassa	3	3
Potes de barro do paiz	3	3
Potes diversos	2	2
Pranchões	6 e 6	6 e 7
Pregos de ferro, cobre ou latão	2	2
Prelos	2	2
Prensas de copiar cartas	2	2
Prensas de enfardar algodão	6 e 7	6 e 7
Prensas diversas	6	6
Prensas hydraulicas	6	6
Prensas para mandioca	6 e 7	6 e 7
Presuntos	2	2
Productos chimicos diversos	2	2
Pudrolytho	1	1
Punhaes	2	2
Puzzolana	6 e 7	6 e 7
Q		
Quadros	1	1
Queijos de Minas	6	6
Queijos importados	2	2
Quilhas de jogo	2	2
Quina	3	3
Quinina	2	2
Quinquilharia	2	2
R		
Raios para rodas	6	6
Raizes alimenticias do paiz	6	6

MERCADORIAS	Classes da tarifa n. 3 da Pedro II	Classes da tarifa n. 3 da Leopoldina
Raizes medicinaes	3	3
Raizes tintureiras	3	3
Raladores para mandioca	6 e 7	6 e 7
Rapadura	6	6
Rapé	2	2
Raspas de ponta de veado	3	3
Ratoeiras	2	2
Realejos	1	1
Rebolo (pedra de)	2	2
Rêdes	2	2
Redomas de vidro	1	1
Relogios de algibeira, mesa ou parede, menos os de ouro e prata	1	1
Remos	6	6
Rendas	1	1
Reservatorios de ferro	5	5
Residuos de açougue	6	6
Resinas não denominadas	3	3
Retortas de metal	2	2
Retortas de vidro ou louça	1	1
Retortas para gaz	2	2
Retratos de familia	1	1
Rhuibarbo	2	2
Rhum	2	2
Ricino (oleo de)	3	3
Ripas	6	6
Rodas para carros, etc	6	6
Rodas e rodetes para machinas	6	6
Rolhas	2	2
Rosalgar	1	1
Roscas	6	6
Rotim	6	6
Roupa	2	2
S		
Sabão e sabonetes	2	2
Sabão e sabonetes nacionaes	2	2
Saccos vazios	2	2
Saccos vazios em retorno	gratis	gratis
Sagú	3	3
Sal ammoniaco	2	2
Sal de azedas	2	2
Sal d'Epson	2	2
Sal marinho bruto	6	6

MERCADORIAS	Classes da tarifa n. 3 da Pedro II	Classes da tarifa n. 3 da Leopoldina
Sal marinho refinado	2	2
Salames	2	2
Salitre	2	2
Sangue de boi	6	6
Sanguesugas	2	2
Sapé	6 e 7	6 e 7
Sarrafos	6 e 7	6 e 7
Sebo	3	3
Sebo nacional	5	5
Seda bruta	3	3
Sellins e pertenças	2	2
Sementes com destino á agricultura	6	6
Serragem	6	6
Serralharia, artigos não denominados	2	2
Serras	2	2
Serrotes	2	2
Sinos	2	2
Sipós	6 e 7	6 e 7
Sirgueiro, artigos não denominados	1	1
Soda	3	3
Solas	3	3
Stearina	2	2
Substancias de utilidade á lavoura de pouco peso em relação á lavoura	6 e 7	6 e 7
Sulphureto de carbono	5	5
Surrões vazios	5	5
T		
Tabaco	2	2
Tabaco nacional	2	2
Taboas	6	6
Tabocas	6 e 7	6 e 7
Tachas para o fabrico de assucar ou farinha	6 e 7	6 e 7
Tachas de cobre ou de ferro para outros misteres	2	2
Tacos para bagatella ou bilhar	2	2
Talhas de barro para agua	3	3
Tamancos	3	3
Tamarindos em conserva	3	3
Tamarindos frescos	6	6
Tambores de musica	1	1
Tanques de madeira ou metal para engenhos	6 e 7	6 e 7

MERCADORIAS	Classes da tarifa n. 3 da Pedro II	Classes da tarifa n. 3 da Leopoldina
Tapetes	2	2
Tapioca	6	6
Taquarassú	6 e 7	6 e 7
Tarrafas	2	2
Tartaruga bruta	2	2
Tayoba	6	6
Teares	6	6
Tecidos de fabricas nacionaes	5	5
Tecidos não denominados	2	2
Tela metallica	2	2
Telha de barro	6 e 7	6 e 7
Telhas de vidro ou louça	2	2
Tenders desarmados	6 e 7	6 e 7
Tijolos de alvenaria	6 e 7	6 e 7
Tijolos para limpar facas ou de arear	2	2
Tinas	5	5
Tinta de escrever, imprimir, etc	2	2
Tipitis	6	6
Torradores de café	2	2
Toucinho	6	6
Transparentes para janellas	1	1
Trapos	5	5
Travesseiros	2	2
Trem de cozinha, de cobre ou ferro	2	2
Trem de cozinha, usado	2	2
Trigo	3	3
Trilhos	7	7
Tripas	6	6
Tubos de barro	6 e 7	6 e 7
Tubos de louça ou metal	5	5
Tubos de vidro	1	1
Tumulos armados	1	1
Tumulos desarmados	2	2
Turfa	6 e 7	6 e 7
Typos	2	2
U		
Unguentos	2	2
Urnas de marmore ou madeira	1	1
Urucú	6	6
Utensilios domesticos não denominados	2	2
Uvas frescas	6	6
Uvas seccas	2	2
V		
Vagões desarmados ou armados	6 e 7	6 e 7

MERCADORIAS	Classes da tarifa n. 3 da Pedro II	Classes da tarifa n. 3 da Leopoldina
Varas	6 e 7	6 e 7
Vassouras de cabello ou crina	2	2
Vassouras de palha, piassava e outras do paiz	3	3
Velas	2	2
Velas nacionaes	2	2
Velocipedes de duas rodas	1	1
Velocipedes de quatro rodas	1	1
Venezianas	2	2
Ventarolas	1	1
Ventiladores	6 e 7	6 e 7
Verdete	2	2
Verduras	6	6
Vermelhão	2	2
Vermouth	2	2
Vernizes	2	2
Vidros	1	1
Vimes	6	6
Vinagre	2	2
Vinho	2	2
Vinho feito na provincia de S. Paulo	3	3
Vitriolo	1	1
X		
Xaropes	2	2
Xarque	5	5
Z		
Zabumbas	1	1
Zarcão	2	2
Zinco em chapas ou linguados	2	2
Zinco em obra não denominada	2	2

Annexo N.º 24

Decreto N.º 8860 de 27 de Janeiro de 1883

Concede á Companhia da Estrada de Ferro da Leopoldina autorisação para prolongar a mesma estrada de S. Geraldo até Itabira de Matto Dentro e approva os planos dos primeiros 25 kilometros do referido prolongamento.

Attendendo ao que Me requereu a Companhia da Estrada de Ferro da Leopoldina, Hei por bem Conceder-lhe, de conformidade com o final da clausula 2.ª das annexas ao Decreto n.º 4914 de 27 de Março de 1872, autorisação para prolongar a mesma estrada de S. Gonçalo até Itabira de Matto Dentro, na provincia de Minas Geraes, e bem assim Approvar os planos apresentados dos primeiros 21 kilometros do referido prolongamento, comprehendidos entre S. Geraldo e Coimbra, mediante as clausulas que com este baixão, assignadas por Henrique d'Avila, 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 27 de Janeiro de 1883, 62.º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Henrique d'Avila.

Clausulas a que se refere o Decreto n.º 8866 desta data

I

O Governo Imperial concede á Companhia da Estrada de Ferro Leopoldina privilegio por 70 annos, contados da

data da assignatura do respectivo contrato, para a construcção, uso e gôso do prolongamento da mesma estrada de ferro, desde o seu actual ponto terminal, em S. Geraldo, até á cidade de Itabira de Matto Dentro, na provincia de Minas Geraes, passando pela cidade de Ponte Nova.

Além do privilegio, o Governo concede os seguintes favores:

1.° Cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionaes, e bem assim os comprehendidos nas sesmarias e posses, excepto as indemnisações que forem de direito, para o leito da estrada, estações, armazens e outras obras especificadas no respectivo contrato.

2.° Direito de desappropriar, na fórma do Decreto n.° 816 de 10 de Julho de 1855, os terrenos de dominio particular, predios e bemfeitorias, que forem precisos para as obras de que trata o paragrapho antecedente.

3.° Uso das madeiras e outros materiaes existentes nos terrenos devolutos e nacionaes, indispensaveis para a construcção da estrada.

4.° Isenção de direitos de importação sobre os trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á construcção, bem como sobre o carvão de pedra indispensavel 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 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, se se provar que ella alienou, por qualquer titulo, objectos im-

portados, sem que precedesse licença daquelles ministerios ou da Presidencia da Provincia, e pagamento dos respectivos direitos.

5.° Preferencia, em igualdade de circumstancias, para lavra de minas na zona privilegiada, sendo expresso em contrato especial o numero de datas que o Governo julgue conveniente conceder, bem como as condições a que deve ficar sujeita a empreza.

6.° Preferencia para acquisição de terrenos devolutos existentes á margem da estrada, effectuando-se a venda em lotes alternados, de maneira que, sendo o primeiro da Companhia, o segundo ficará pertencendo ao Estado, e assim por diante, e pelo preço minimo da lei de 18 de Setembro de 1850, se a Companhia os distribuir por immigrantes 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. Se, decorridos cinco annos depois de concluida a estrada, não tiverem os terrenos sido distribuidos a immigrantes, a Companhia os adquirirá á razão de preço maximo da lei, indemnisando o Estado da differença que estiver por pagar.

Fica entendido que para a continuação do prolongamento que faz objecto da presente concessão, a Companhia terá preferencia em igualdade de circumstancias, de conformidade com o final da clausula 2.ª das que baixárão com o Decreto n.° 3914 de 27 de Março de 1862.

II

Os trabalhos de construcção dos primeiros 24 kilometros de prolongamento, cujos estudos apresentados pela Companhia ficão approvados, começarão no praso de quatro mezes, a contar da data do contrato, e proseguirão sem

interrupção, devendo ficar concluidos, e aberto ao trafego o referido trecho do prolongamento comprehendido entre S. Geraldo e Coimbra, no praso de 12 mezes contados da data do começo das respectivas obras.

Os trabalhos de construcção do trecho comprehendido entre Coimbra e Itabira de Matto Dentro começarão no praso de quatro mezes, contados da approvação dos estudos definitivos a que se refere a clausula IV, e proseguirão sem interrupção, devendo ficar todos concluidos e o prolongamento aberto ao trafego no praso de 36 mezes, contados da mesma data.

III

Os trabalhos de construcção do trecho do prolongamento mencionado na ultima parte da clausula precedente não poderão ser encetados sem prévia autorisação do Governo. Para isso os projectos de todos esses trabalhos serão organisados 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.

IV

No praso de tres mezes, contados da presente data, a Companhia dará começo aos estudos definitivos do trecho do prolongamento comprehendido entre Coimbra e Itabira de Matto Dentro, devendo apresentar ao Governo até nove mezes, contados da mesma data, os seguintes documentos:

1.° Planta geral do referido prolongamento, com indicação dos pontos obrigados de passagem.

O traçado será indicado por uma linha vermelha e continua sobre a planta geral, na escala de 1 por 4000, com indicação dos raios de curvatura, e a 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 possivel, as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e minas.

Nessa planta serão indicadas as distancias kilometricas, contadas do ponto de partida da estrada de ferro, a extensão dos alinhamentos rectos, e bem assim a origem, a extremidade, o desenvolvimento, o raio e sentido das curvas.

O perfil longitudinal será feito na escala de 1 por 400 para as alturas, e de 1 por 4000 para as distancias horizontaes, mostrando respectivamente por linhas pretas e vermelhas o terreno natural e as platafórmas dos córtes 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 raios das curvas.

No perfil longitudinal e na planta será indicada a posição das estações, paradas, obras de arte e vias de communicação 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.

2.º 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 desappropriação.

Os projectos das obras de arte compor-se-hão de projecções horizontaes e verticaes e de córtes transversaes e longitudinaes, na escala de 1 a 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.

3.° 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;

As cadernetas authenticadas das notas das operações topographicas, geodesicas e astronomicas feitas no terreno;

Os desenhos dos trilhos e accessorios em grandeza de execução;

Orçamento especificado do custo provavel do prolongamento da estrada.

A Companhia deverá tambem apresentar os dados e informações que tiver colligido sobre a população, industria commercio, riqueza e composição mineralogica da zona percorrida pelo prolongamento da estrada.

V

A Companhia poderá apresentar os estudos especificados na clausula precedente por secções, comtanto que estas não tenhão extensão inferior a 20 kilometros e se estendão de um ponto de passagem obrigado a um outro, e no praso marcado tenhão sido apresentadas todas as secções.

Se forem approvados os estudos de uma secção, o Governo poderá autorisar a respectiva construcção, fixando

um praso para a conclusão dos trabalhos, dentro dos limites do que foi estabelecido na clausula II.

VI

Antes de resolver sobre os projectos submettidos á sua approvação, poderá o Governo mandar proceder, a expensas da Companhia, ás operações graphicas necessarias ao exame dos projectos, e poderá modificar esses projectos como julgar conveniente.

O Governo poderá designar os pontos em que devem ser estabelecidas as estações e paradas.

A Companhia não poderá, sem autorização expressa do Governo, modificar os projectos approvados.

Todavia, não obstante a approvação do perfil longitudinal, a Companhia poderá fazer as modificações necessarias ao estabelecimento das obras d'arte, passagens de nivel e paradas indicadas no projecto approvado.

A approvação dos projectos apresentados pela Companhia não poderá ser invocada para justificar a revogação de nenhuma destas condições.

VII

Procurar-se-ha dar ás curvas o maior raio possivel. O raio minimo será de 100 metros.

As curvas dirigidas em sentidos contrarios deverão ser separadas por uma tangente de 10 metros, pelo menos.

A declividade maxima será de 3 %.

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 desenvolvimento 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 possivel 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.

VIII

A estrada será de via singela; mas terá os desvios e linhas auxiliares que forem necessarios para o movimento dos trens.

A distancia entre as faces internas dos trilhos será a da estrada actual da Companhia.

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.

IX

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 communicação 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 ne-

cessarias, ficando tambem a seu cargo as despezas com os signaes e guardas que forem precisos para as cancellas durante o dia e a noite. Terá nesse caso a Companhia o direito de alterar a direcção das ruas ou caminhos publicos, com o fim de melhorar os cruzamentos ou de diminuir o seu numero, precedendo consentimento do Governo, e, quando fôr de direito, da Camara Municipal, e sem que possa perceber qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

Executará as obras necessarias á passagem das aguas utilisadas para abastecimento ou para fins industriaes ou agricolas, e permittirá que, com identicos fins, taes obras se effectuem em qualquer tempo, desde que dellas não resulte damno á propria estrada.

A estrada de ferro não poderá impedir a navegação dos rios ou canaes, e nesse intuito as pontes ou viaductos sobre os rios e canaes terão a capacidade necessaria para que a navegação não seja embaraçada.

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

Nos cruzamentos de nivel os trilhos serão collocados sem saliencia nem depressão sobre o nivel da via de communicação 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 communicação ordinaria um angulo menor de 45.°

Os cruzamentos de nivel terão, sempre que o Governo o exigir, cancellas ou barreiras vedando a circulação da via de communicação ordinaria na occasião das passagens dos

trens, havendo, além disso, uma casa de guarda onde o Governo reconhecer essa necessidade.

X

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 distincia em distancia, no interior dos tunneis, nichos de abrigo.

As aberturas dos poços de construcção e ventilação dos tunneis serão guarnecidas de um parapeito de alvenaria de dous metros de altura e não poderão ser feitas nas vias de communicação existentes.

XI

A Companhia empregará materiaes de boa qualidade na execução de todas as obras, e seguirá sempre as prescripções da arte, de modo que obtenha construcções perfeitamente solidas.

O systema e dimensões das fundações das obras 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 necessarios 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 destas, de carros de mercadorias quanto possivel carregados.

As despezas destas experiencias correrão por conta da Companhia.

XII

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

As estações conterão salas de espera, bilheteria, accommodação para o agente, armazens para mercadorias, caixa d'agua, latrinas, mictorios, rampas de carregamentos e embarque de animaes, balanças, relogios, 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 platafórma 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 pelas necessidades da lavoura, commercio e industria.

XIII

O Governo reserva-se o direito de fazer executar pela Companhia, ou por conta della, durante o praso da concessão, alterações, e novas obras cuja necessidade a experiencia haja indicado em relação á segurança publica. policia da estrada de ferro ou do trafego.

XIV

A Companhia fornecerá o material rodante (locomotivas, tenders, e carros, quer de passageiros, quer de mercadorias de qualquer natureza) correspondente ao serviço do prolongamento que faz objecto da presente concessão. Esse material será construido de modo que haja segurança nos transportes e commodidade para os passageiros, e constará,

para a abertura do mesmo prolongamento ao trafego, do que fôr fixado no respectivo orçamento.

Os carros poderão circular em toda a estrada. O Governo poderá prohibir o emprego de material que não preencha as condições acima referidas.

XV

Todas as indemnisações e despezas motivadas pela construcção, conservação, trafego e reparação da estrada de ferro correrão exclusivamente e sem excepção por conta da Companhia.

XVI

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 contrato.

XVII

A Companhia será obrigada a conservar com cuidado, durante todo o tempo da concessão, e a manter em estado que possão perfeitamente preencher o seu destino, tanto a estrada de ferro e suas dependencias, como o material rodante, sob pena de multa, suspensão da concessão, ou de ser a conservação feita pelo Governo á custa da Companhia. No caso de interrupção do trafego, excedente de 30 dias consecutivos, por motivo não justificado, o Governo terá o direito de impor uma multa por dia de interrupção igual á renda liquida do dia anterior a ella, e restabelecerá o trafego, correndo as despezas por conta da Companhia.

XVIII

O Governo poderá realisar 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, responsabilisando-se a mesma Companhia pela guarda dos fios, postes e apparelhos electricos que pertencerem ao Governo.

Emquanto isto não se realisar, a Companhia é obrigada a expedir telegrammas do Governo com 50 % de abatimento da tarifa estabelecida para os telegrammas particulares.

XIX

Durante o tempo da concessão o Governo não concederá outras estradas de ferro dentro de uma zona de 20 kilometros para cada lado do eixo da estrada.

O Governo reserva-se o direito de conceder outras estradas que, tendo o mesmo ponto de partida e direcções diversas, possão approximar-se e até cruzar a linha concedida, comtanto que dentro da referida zona, não recebão generos ou passageiros.

XX

A fiscalização do prolongamento da estrada e do serviço será incumbida ao engenheiro da estrada actual da Companhia e aos ajudantes que o Governo em qualquer tempo julgar conveniente nomear, aos quaes compete velar pelo fiel cumprimento das presentes clausulas, sem augmento de onus para a Companhia quanto ás despezas da mesma fiscalisação, exceptuadas as passagens em toda a estrada da mesma Companhia, que serão concedidas gratuitamente a qualquer ajudante que fôr nomeado.

É 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, methodo e precisa actividade.

XXI

Se, 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.

XXII

Um anno depois da terminação dos trabalhos, a Companhia entregará ao Governo uma planta cadastral de todo o prolongamento da estrada, bem como uma relação das estações e obras d'arte, e um quadro demonstrativo do custo do mesmo prolongamento.

De toda e qualquer alteração ou acquisição ulterior será tambem enviada planta ao Governo.

XXIII

Os preços de transporte serão fixados em tarifas approvadas pelo Governo, não podendo exceder os dos ordinarios de conducção no tempo da organisação das mesmas tarifas.

As tarifas serão revistas, pelo menos, todos os cinco annos.

XXIV

Pelos preços fixados nessas tarifas a Companhia será obrigada a transportar constantemente, com cuidado, exactidão e presteza, as mercadorias de qualquer natureza, os passageiros e suas bagagens, os animaes domesticos e outros, e os valores que lhe forem confiados.

XXV

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. Se a Companhia fizer transportes por preços inferiores aos das tarifas sem aquelle prévio consentimento, o Governo poderá applicar a mesma reducção 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 autorisação expressa deste, avisando-se o publico com um mez, pelo menos, de antecedencia.

As reducções concedidas a indigentes não poderão dar logar á applicação deste artigo.

XXVI

A Companhia obriga-se a transportar com abatimento de 50 %:

1.° As autoridades, escoltas policiaes e respectiva bagagem, quando forem em diligencia;

2.° Munição de guerra e qualquer numero de soldados do exercito e da guarda nacional ou da policia com seus officiaes e respectiva bagagem, quando mandados a serviço do Governo, a qualquer parte da linha, dada a ordem para tal fim pelo mesmo Governo, pelo Presidente da Provincia ou outras autoridades que para isso forem autorisadas;

3.° Os colonos e immigrantes, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos aratorios;

4.° As sementes e as plantas enviadas pelo Governo ou pelas presidencias das provincias, para serem gratuitamente distribuidas aos lavradores;

5.° Todos os generos de qualquer natureza, que sejão pelo Governo ou pelos presidentes das 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 15 %.

Terão tambem abatimento de 15 % os transportes de materiaes que se destinarem á construcção e custeio dos ramaes e prolongamento da propria estrada, e os destinados ás obras nos municipios servidos pela estrada.

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

Neste caso o Governo, se 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 funccionarios encarregados por parte do Governo do serviço da linha telegraphica, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao Thesouro Nacional ou Provincial, serão condusidos gratuitamente, em carro especialmente adaptado para esse fim.

XXVII

Logo que os dividendos excederem de 12 %, o Governo terá o direito de exigir a reducção das tarifas de transportes.

Essas reducções se effectuarão principalmente em tarifas differenciaes para os grandes percursos e nas tarifas dos generos destinados á lavoura e á exportação.

XXVIII

O Governo poderá fazer, depois de ouvida a Companhia, concessão de ramaes para uso particular, partindo das estações ou de qualquer ponto da linha concedida, sem que a Companhia tenha direito a qualquer indemnisação, salvo se houver augmento eventual de despeza de conservação.

Todas as obras definitivas ou provisorios necessarias para obter, neste caso, a segurança do trafego, serão feitas sem onus para a Companhia.

XXIX

Na época fixada para terminação da concessão, a estrada de ferro e suas dependencias deverão achar-se em

bom estado de conservação. Se 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.

XXX

O Governo terá o direito de resgatar o prolongamento que faz objecto da presente concessão, depois de decorridos 30 annos desta data.

O preço do resgate será regulado, em falta de accordo, 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.

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.

Findo o praso de 70 annos do privilegio, revertem á propriedade do Estado, sem indemnisação alguma, as obras, estações e edificios, o material fixo e o rodante e accessorios do mesmo prolongamento.

XXXI

A Companhia não poderá alienar o prolongamento da estrada ou parte deste sem prévia autorisação do Governo.

Poderá, mediante consentimento do mesmo Governo, arrendar o mesmo prolongamento e o material fixo a outra companhia ou empreza, á qual passarão a propriedade do material rodante, os direitos e obrigações, resultantes das presentes clausulas referentes ao custeio do prolongamento sem prejuizo da clausula da reversão acima estipulada.

XXXII

A Companhia obriga-se a não possuir escravos e a não empregar nos diversos serviços da estrada senão pessoas livres

XXXIII

No caso de desaccordo entre o Governo e a Companhia sobre a intelligencia das presentes clausulas, esta será decidida por arbitros nomeados, dous pelo Governo e dous pela Companhia.

Servirá de desempatador a Secção do Imperio do Conselho de Estado.

XXXIV

Pela inobservancia de qualquer das presentes condições, poderá o Governo impor multas de 200$000 até 5:000$ e o dobro, na reincidencia.

XXXV

Para garantia da execução do contrato que celebrar, a Companhia depositará no Thesouro Nacional, antes da assignatura do mesmo contrato, a quantia de 10:000$, em dinheiro ou titulos da divida publica. O deposito, sendo feito em dinheiro, não vencerá juro.

XXXVI

Se, decorridos os prasos fixados, não quizer o Governo prorogal-os, e fôr declarado caduco o contrato, a Companhia perderá em beneficio do Estado a caução prestada.

Esta será completada á medida que della forem deduzidas as multas.

XXXVII

Ficará sem effeito a presente concessão, se no praso de 60 dias, contados da data da sua publicação no *Diario Official*, não tiver a Companhia prestado a caução de que tratão as clausulas precedentes, e assignado o respectivo contrato.

Palacio do Rio de Janeiro, em 27 de Janeiro de 1883. — *Henrique d'Avila.*

Annexo N.° 25

LEI N.° 3172 de 22 de Outubro de 1883

Autorisa o Governo a conceder á Companhia da Estrada de Ferro Leopoldina, garantia de juros de 7 % sobre o capital não excedente a 10.000:000$000, para o prolongamento da mesma estrada á cidade da Itabira e de seu ramal — Alto Muriahé — até ao Rio Manhuassú, autorisa igualmente a fusão da mesma Companhia com as da União Mineira e Piau mediante certos favores.

O Dr. Antonio Gonçalves Chaves, Presidente da provincia de Minas Geraes: Faço saber a todos os seus habitantes, que a Assembléa Legislativa provincial decretou, e eu sanccionei a lei seguinte:

Art. 1.° Fica o Presidente da Provincia autorisado a conceder á Companhia Estrada de Ferro Leopoldina garantia de juros de sete por cento annuaes, pelo praso de 30 annos, sobre o capital effectivamente empregado e nunca excedente a 10.000:000$000, para o prolongamento de seus trilhos até á cidade da Itabira, e do seu ramal em construcção, denominado — Alto Muriahé — desde o ponto terminal dos kilometros já subvencionados por lei e contrato anteriores, até o ponto mais conveniente do valle do rio Munhuassú, alterado, se fôr preciso, de accordo com a Companhia, o traçado deste ramal.

§ 1.° A applicação do capital garantido será de 7.000:000$000 para o prolongamento de seu tronco até Itabira e de 3.000:000$000 para o prolongamento do ramal até Munhuassú.

§ 2.° Para a obtenção de qualquer destes favores, a

Companhia Leopoldina se obrigará a consentir que a Companhia União Mineira prolongue sua linha até entroncar-se nella, na cidade de Ubá, ou suas immediações, construindo esta sua estação.

§ 3.° Para gosar do favor do entroncamento de que trata o paragrapho antecedente, a Companhia União Mineira consentirá no entroncamento da Estrada de Ferro Juiz de Fóra e Piau, no ramal do Rio Novo e obterá igual consentimento da parte desta Companhia.

§ 4.° Na hypothese de realisar-se o consentimento constante do § 2.°, fica o Presidente da Provincia autorisado a garantir o juro de sete por cento annuaes, pelo praso de trinta annos, ás Companhias União Mineira, Juiz de Fóra e Piau: á 1.ª sobre 2.200:000$000, mais, para as obras do seu prolongamento até entroncar-se na Estrada de Ferro Leopoldina, e para o seu ramal até a cidade do Pomba, podendo este partir ou constituir prolongamento do ramal do Rio Novo; á 2.ª sobre 1.000:000$000, mais, para o seu prolongamento até entroncar-se no ramal do Rio Novo; dispensada ella de constituir a parte de sua estrada de Sant'Anna ao Piau.

No caso, porém, de falta desse consentimento, será applicavel á Companhia Juiz de Fóra e Piau a dita garantia de juros sobre o maximo de 600:000$000 para a construcção até Sant'Anna, elevando-se neste caso a 1.400:000$000 o capital garantido a esta empreza.

Art. 2.° Fica desde já autorisada a fusão das Companhias Leopoldina, União Mineira e Juiz de Fóra e Piau, sendo concedidas, na hypothese de realisar-se a fusão, á Companhia fusionada privilegio por 50 annos para construcção, uso e gôso de um ramal que demande o valle de Piranga, e preferencia, em igualdade de condições, para a construcção de quaesquer outros ramaes que na mesma entronquem-se.

§ 1.° Fica concedido o privilegio de zona de 30 kilometros para cada lado do eixo da linha a todas as concessões feitas pela presente lei, sem prejuizo dos direitos adquiridos.

Art. 3.° Nos contratos que o Presidente da Provincia celebrar em virtude da presente lei, observar-se-hão, além das clausulas usadas, as seguintes:

§ 1.° A garantia da provincia, á Companhia de Estrada de Ferro Leopoldina, far-se-ha effectiva pela seguinte fórma:

N. 1. Emquanto durar a construcção observar-se-ha o disposto aos §§ 1.°, 2.° e 3.°, da clausula 2.ª do regulamento que acompanha o Decreto n.° 6995 de 10 de Agosto de 1878.

N. 2. Logo que os prolongamentos da Estrada de Ferro Leopoldina, ou parte destes, forem entregues ao transito publico, será levado em conta do pagamento dos juros garantidos á Companhia, o excesso de 7 % que se verificar na venda da dita estrada até S. Geraldo e ramaes, sobre o capital effectivamente empregado, deduzida deste a subvenção kilometrica, e preenchendo á provincia apenas o que faltar para o pagamento dos juros de que trata a presente lei.

§ 2.° Logo que os dividendos excederem a 8 %, será o excedente repartido com igualdade entre a provincia e a Companhia, cessando essa divisão desde que a provincia esteja reembolsada das quantias que houver dispendido, em juros e subvenções, quer em virtude desta, quer em virtude de leis anteriores.

§ 3.° No fim do praso de 50 annos, a contar das datas dos primitivos contratos, celebrados com as companhias, passarão todas as estradas com material fixo e rodante ao dominio da provincia, sem indemnisação alguma da parte

desta, salvo se antes desse praso a provincia fôr embolsada de todos os dinheiros que houver dispendido.

§ 4.° O Presidente da Provincia marcará um praso, nunca excedente de seis annos, para a conclusão das obras de que trata a presente lei.

N.° 1. Se as estradas não forem entregues ao trafego dentro do praso marcado, caducarão todos os favores concedidos, e as companhias restituirão quaesquer quantias que por ventura tenhão recebido em virtude da presente lei.

§ 5.° As companhias obrigar-se-hão a arrecadar todos os impostos sobre transporte de passageiros e mercadorias por suas linhas, de conformidade com a legislação em vigor, sujeitando se a todas as condições que o governo julgar conveniente para a boa arrecadação e fiscalisação das rendas provinciaes.

Art. 4.° Fica revogada a lei n.° 2182 de 7 de Novembro de 1875 que concede autorisação á Companhia Estrada de Ferro Leopoldina para a construcção da Estrada de Ferro da Ponte Nova a Arassuahy e declarado caduco o contrato para esse fim celebrado.

Art. 5.° Antes da assignatura do respectivo contrato, a Companhia contratante depositará nos cofres da Directoria da Fazenda Provincial, a quantia correspondente a dous decimos por cento dos capitaes garantidos em virtude desta lei, quantia que reverterá em beneficio da provincia no caso de caducidade dos contratos.

Art. 6.° Revogão-se as disposições em contrario.

Mando, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumprão e fação cumprir tão inteiramente como nella se contém.

O Secretario desta provincia a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Palacio da Presidencia da provincia de

Minas Geraes, aos vinte e dous dias do mez de Outubro do anno do nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e oitenta e tres, sexagesimo segundo da Independencia e do Imperio. — (Assignados) *Antonio Gonçalves Chaves.*— Sellada e publicada nesta Secretaria aos 29 de Novembro de 1883. — Servindo de Secretario, *Augusto M. da Costa Lima.*

Prolongamento da Estrada de Ferro Leopoldina

Termo de contrato celebrado para o prolongamento da Estrada de Ferro Leopoldina, em virtude da lei n.º 3172 de 22 de Outubro de 1883.

Aos doze dias do mez de Agosto de 1884, em o Palacio do Governo, perante S. Ex. o Sr. Dr. Presidente da Provincia, compareceu a Companhia da Estrada de Ferro Leopoldina, devidamente representada por seu procurador abaixo assignado, para o fim de contratar o prolongamento acima referido; e depois de mutuo accordo, ficárão estipuladas as seguintes clausulas:

Primeira. — O Governo Provincial de Minas, autorisado pela lei n.º 3172 de 22 Outubro de 1883, concede á Companhia da Estrada de Ferro Leopoldina:

§ 1.º Privilegio exclusivo para construcção, uso e gôso dos prolongamentos seguintes.

I. Partindo da estação de S. Geraldo á Itabira de Matto Dentro, passando por Ponte Nova.

II. Do ramal—Alto Muriahé—desde o ponto terminal dos kilometros já subvencionados por lei e contrato anteriores, até o ponto mais conveniente do valle do rio Munhuassú, alterado, se fôr preciso, de accordo com a Companhia, o traçado deste ramal.

III. Da Estrada de Ferro União Mineira até entron-

car-se na via-ferrea Leopoldina, e do seu ramal até á cidade do Pomba, podendo este partir ou constituir prolongamento do ramal do Rio Novo. O tempo do privilegio será de 50 annos contados das datas dos primitivos contratos com as Companhias Leopoldina e União Mineira.

§ 2.º Garantia de juros de 7 % annuaes sobre o capital effectivamente dispendido até doze mil e duzentos contos na construcção dos referidos prolongamentos, a saber: até 7.000:000$000 para o prolongamento de S. Geraldo a Itabira; até 3.000:000$000 para o ramal—Muriahé ao valle do Munhuassú; e até 2.200:000$000 para o da Estrada União Mineira. O praso desta garantia será de 30 annos, contados do dia em que se realisar qualquer entrada de fundos em relação ás novas linhas, ficando limitado tambem a 30 annos, mas contados da data da publicação da lei n.º 3172, o da garantia sobre o capital de 2.990:912$625 empregado na construcção do trecho entre Serraria e Guarany, que passa a esta Companhia.

§ 3.º Privilegio de uma zona de 30 kilometros para cada lado da estrada em relação a todos os novos trechos a construir, em relação ao prolongamento da linha do centro e ao ramal Munhuassú, a de sessenta (60) kilometros na direcção do seu prolongamento, sendo o eixo da relativa ao trecho de S. Geraldo á Itabira determinado pelo prolongamento da linha recta para unir as cidades da Ponte Nova a Itabira. Esta zona será determinada como o estabelece o Decreto n.º 7957 de 29 de Dezembro de 1880.

A presente concessão não impedirá a construcção de outras vias-ferreas que, embora partindo do mesmo ponto, mas seguindo direcção diversa, possão approximar-se e até cruzar a de que trata este contrato, com tanto que dentro da zona privilegiada não recebão generos ou passageiros mediante frete ou passagem. Fica, porém, exceptuado o caso de haver accordo com a Companhia.

Segunda.—Tambem concede-lhe o Governo:

§ 1.º O direito de desappropriar, na fórma da lei n.º 480 de 19 de Junho de 1850, os terrenos e edificios, materiaes de construcção, ou outros do dominio particular que forem necessarios para o leito da estrada, suas estações e mais dependencias.

§ 2.º A isenção de todos e quaesquer impostos provinciaes sobre as machinas e materiaes destinados á estrada, sua construcção e custeio, na fórma da lei n.º 2437 de 13 de Novembro de 1877; bem como quaesquer outros favores que o Governo resolva fazer, e que sejão extensivos a todas as emprezas congeneres.

§ 3.º Preferencia, em igualdade de condições, para o prolongamento e ramaes.

§ 4.º Privilegio para construcção, uso e gôso por 50 annos, contados da data deste contrato, de um ramal que demande o valle do Piranga, ficando dependente este privilegio do entroncamento na «Rio Novo» da Estrada de Ferro de Juiz de Fóra e Piau.

Terceira. — Compromette-se ainda o Governo Provincial:

§ 1.º A solicitar do Governo Geral os seguintes favores para a empreza:

1.º Os mencionados nos n.ºs 1 a 6 da clausula 1ª. do Decreto n.º 7959 de 29 de Dezembro de 1880.

2.º Transporte gratuito, pela Estrada de Ferro D. Pedro II, de todo o material fixo e rodante necessarios á construcção e trafego da linha, e do combustivel durante o praso de vinte (20) annos.

§ 2º A pagar á Companhia os juros devidos nos prasos prefixos neste contrato, e pela demora mais 7 % pelo debito verificado.

§ 3.º A pagar tambem á mesma juros de sete por

cento (7 %) quanto ás sommas retardadas por mais de dous mezes, além do praso além do qual deve ser feito o pagamento, que não forão satisfeitas por inexactidão de contas que não se verificar, ou por entender o Governo não serem devidas e depois tenhão de ser pagas.

Quarta.—Por seu turno obriga-se a Companhia Leopoldina:

§ 1.º A começar os trabalhos para a determinação geral das linhas dentro do praso de 1 anno e a concluil-os dentro do de dous. Ambos estes prasos serão contados da data do presente contrato.

§ 2.º A submetter á approvação do Governo, dentro de tres annos, o projecto completo e definitivo, bem como o orçamento da despeza.

O projecto deve conter:

1.º A planta geral da linha na escala de 1:4000 em que serão indicados os raios da curvatura e configuração do terreno, representada por meio de curvas de nivel, distantes tres metros entre si, bem como, em uma zona nunca menor de oitenta metros de cada lado, os campos, mattas, terrenos pedregosos, e, sempre que fôr possivel, as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e as minas.

2.º O perfil longitudinal na escala de 1:400 para as alturas, e de 1:4000 para as distancias horisontaes, indicando a extensão e cotas dos declives.

3.º Os perfis transversaes na escala de 1:200 em numero sufficiente para determinação dos volumes de obras de terra.

4.º Os planos geraes das obras mais importantes na escala de 1:200.

5.º A relação das pontes, viaductos, pontilhões e boeiros, com as principaes dimensões, posição na linha, systema de construcção e quantidade de obra.

6.º A tabella de quantidade das escavações para exe-

cutar-se o projecto do transporte médio de remoção dos materiaes e sua classificação approximada.

7.° A tabella do alinhamento e seus desenvolvimentos, raios de curvas, cotas de declividades e suas extensões.

8.° As cadernetas authenticadas das notas das operações topographicas, geodesicas e astronomicas feitas no terreno.

Todos os documentos serão apresentados em duplicata, sendo, depois de approvados os estudos, entregue uma via á empreza, rubricada pelo director geral das Obras Publicas, ficando a outra archivada na directoria geral.

A Companhia, que poderá apresentar o projecto definitivo por secções de 10 kilometros, não fica impedida de sujeitar tambem e primeiramente á approvação do Governo, os estudos preliminares que possão servir para fixar os pontos extremos e principaes pontos intermediarios da linha.

§ 3.° A não modificar o projecto, depois de approvado, sem que primeiro haja autorisação do Governo. No caso de reconhecer, durante a execução dos trabalhos, a utilidade da modificação, a Companhia a justificará para poder ser permittida.

§ 4.° A começar os trabalhos da construcção da estrada dentro de tres mezes da data da approvação do projecto, e, se fôr approvado por secções, da data da approvação da primeira secção.

§ 5.° A concluir toda a construcção da linha dentro dos seguintes prasos, contados da data do presente contrato: de seis annos (6) annos para o prolongamento da linha do centro até Itabira e para o ramal de Munhuassú; de dous annos e meio ($2\ ^1/_2$) para o trecho de Guarany a Ubá, contado este praso da data da approvação dos estudos.

§ 6.° A construir a estrada em condições apropriadas

ao transporte commodo e seguro de passageiros e mercadorias. Os materiaes empregados serão de primeira qualidade. O raio minimo das curvas será de 80.m e só adoptado excepcionalmente. A rampa maxima será de 2 1/2. Haverá accommodações apropriadas, guarda-estrada, signaes, etc., etc., em todos os pontos em que caminhos ordinarios atravessem a via-ferrea em sua superficie.

§ 7.º A construir tambem nas extremidades da linha e nos pontos intermediarios, onde forem precisas, estações, com todas as accommodações necessarias para o serviço de viajantes e mercadorias.

§ 8.º A manter o serviço regular e diario de passageiros e cargas entre os pontos extremos e intermediarios da linha.

§ 9.º A restabelecer e manter em qualquer tempo, á sua custa, o livre escoamento das aguas, cujo curso seja demorado ou retido pelas obras da estrada.

§ 10. A construir no cruzamento com os rios navegaveis ou canaes as pontes ou viaductos, com a capacidade necessaria para que a navegação não seja embaraçada.

§ 11. A conservar as obras da estrada, depois de concluidas, sempre em bom estado, de modo que não haja em tempo algum interrupção do trafego, nem o menor perigo para a circulação dos trens. Pela inobservancia desta disposição fica livre ao Governo o direito de mandar fazer por conta da Companhia os trabalhos necessarios para restabelecer a segurança da via-ferrea.

§ 12. A transportar gratuitamente com as necessarias garantias e segurança:

1.º As autoridades e empregados publicos em serviço, os presos e seus guardas, as escoltas policiaes e a respectiva bagagem.

2.º As malas do correio e seus conductores, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao Thesouro

Nacional ou ao Provincial, escolta de linha e a respectiva bagagem.

§ 13. A transportar com abatimento de 50 % do preço das respectivas tarifas:

1.° As munições de guerra e qualquer numero de soldados do exercito, da guarda nacional ou da policia, com seus officiaes e respectiva bagagem.

2.° Os colonos immigrantes, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos aratorios.

3.° As sementes e as plantas enviadas pelo Governo para serem gratuitamente distribuidas pelos lavradores.

4.° Todos os generos de qualquer natureza, que sejão pelo mesmo Governo enviados para attender aos soccorros exigidos pelas seccas, inundações, peste, guerra ou outra calamidade publica.

§ 14. A transportar com abatimento de 15 % os passageiros e cargas do Governo Geral e Provincial, não especificadas nos dous paragraphos antecedentes.

§ 15. A pôr á disposição do Governo, em circumstancias extraordinarias, logo que este o exigir, todos os meios de transporte de que dispozer. Neste caso o Governo pagará a quantia que fôr convencionada, pelo uso da estrada, não excedendo ao valor da renda média de periodo identico, nos ultimos tres annos.

§ 16. A linha telegraphica será construida de modo a funccionar em cada estação logo que a linha ferrea construida seja entregue ao trafego. O Governo poderá utilisar-se gratuitamente dos postes telegraphicos da Companhia para collocar um ou mais fios electricos, mas construirá edificios proprios annexos aos das estações e que não embaracem o plano das obras da Companhia. Se o Governo, porém, não quizer usar desse direito, poderá fazer por intermedio da Companhia os avisos telegraphicos que lhe

sejão precisos transmittir, e isto independentemente de qualquer remuneração.

§ 17. A fornecer, ao engenheiro fiscal ou quem fôr examinar a estrada, ou outros funccionarios publicos, todos os dados estatisticos, esclarecimentos e informações, que forem exigidos, franqueando-lhes tambem todos os seus livros, e ao engenheiro, além disso, todas as plantas, perfis e respectivos desenhos.

§ 18. A remetter ao Governo, tres mezes depois de entregue a linha ao trafego, uma memoria descriptiva da estrada, conforme a execução; as coordenadas geographicas dos pontos notaveis atravessados pela estrada, bem como dos que ficarem dentro da zona privilegiada.

§ 19. A remetter tambem ao Governo, no fim do mez de Abril de cada anno, um relatorio circumstanciado, relativo ao anno antecedente, de todas as occurrencias, movimento de passageiros e mercadorias, receita e despeza detalhadas, estado da linha e condições financeiras da Companhia.

§ 20. A cobrar nas estações da estrada, como taxa addicional aos fretes que receber a mesma estrada, as taxas itinerarias e impostos provinciaes de exportação de productos mineiros. Por esse serviço perceberá a Companhia uma gratificação não excedente de 4 % das quantias arrecadadas.

O quantum, porém, dessa porcentagem, o modo pratico da arrecadação, a época e logar em que devem ser entregues as sommas arrecadadas, etc., etc., serão opportunamente estipulados pelo Governo. A obrigação imposta por este paragrapho cessará quando o Governo assim o julgar conveniente. Mas, neste caso, não poderá a Companhia recusar-se a prestar todo o auxilio, ou tomar qualquer providencia que, em bem de garantir a boa arre-

cadação dos impostos geraes e provinciaes, forem reclamados pelo mesmo Governo.

§ 21. A ter sempre o trem rodante necessario para o trafego, augmentando-o na razão do accrescimo de passageiros e cargas a transportar, de modo a haver em todo o tempo quantidade sufficiente para a satisfação de todas as necessidades do serviço.

O material rodante compôr-se-ha de locomotivas, alimentadores (tender), de cursos de 1.ª e 2.ª classes para passageiros, wagons de mercadorias, inclusive os de gado, lastro, freio, e finalmente de carros para conducção de ferro, madeira, etc., etc.

§ 22. A pagar as multas que lhe serão impostas pelo Presidente da Provincia:

De 2:000$000, pelo excesso de prasos estipulados nos §§ 1.°, 2.°, 4.° e 5.° desta condição, e será do dobro esta multa se o excesso fôr além de 6 mezes.

De 500$000 a 5:000$000, conforme a gravidade do caso, pela infracção de qualquer das clausulas do presente contrato, para as quaes não estejão estabelecidas penas especiaes.

Do pagamento das multas, acima especificadas, só poderá a Companhia ser alliviada provando a existencia de caso de força maior que motivasse a falta. Sua reclamação, porém, não será attendida se fôr apresentada depois de 60 dias, contados da data em que tiver conhecimento da multa.

§ 23. 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 contrariem as clausulas deste contrato.

Quinta. — A garantia da provincia á Companhia Estrada de Ferro Leopoldina far-se-ha effectiva em semestres

vencidos nos dias 30 de Junho e 31 de Dezembro de cada anno, e pagos dentro de 3 mezes depois de findo o semestre, durante o praso de 30 annos, pela fórma seguinte:

§ 1.º Emquanto durar a construcção das obras, os juros de 7 % serão pagos sobre as quantias que tiverem sido autorisadas pelo Governo e recolhidas a um estabelecimento bancario para serem empregadas á medida que forem necessarias.

As chamadas limitar-se-hão ás quantias exigidas pela construcção das obras em cada anno. Para esse fim a Companhia apresentará, dous mezes antes do começo das mesmas 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 de juros sobre o capital fixo.

Decorrido que seja o primeiro anno da entrada das chamadas, cessarão os juros até á conclusão das obras que devião ser executadas nesse anno. Construidas que sejão ellas, continuará o pagamento de 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 pela Companhia, como sejão taxas de transferencias de acções, etc.

§ 3.º Nos capitaes levantados durante a construcção não será incluido o custo do material rodante, nem o de machinas e apparelhos de qualquer natureza, necessarios ao seu reparo e conservação, o qual só será lançado em conta para garantia de juros, seis mezes antes de serem o dito material, machinas e apparelhos, acima referidos, empregados no trafego da estrada.

§ 4.º Logo que sejão entregues ao trafego, em todo e em parte, os prolongamentos da Estrada Leopoldina, o excesso de renda de 7 % sobre o capital effectivamente em-

pregado nas linhas não garantidas, fixado em 13.507:626$973, depois de pagos todos os dispendios e encargos annuaes da Companhia, o que tudo prefaz 1.083:342$263, conforme o parecer da commissão do Ministerio da Agricultura, reverterá em favor do pagamento dos juros garantidos, preenchendo a provincia apenas o que faltar para completar os 7 % sobre o capital garantido pelo contrato. A revisão desta clausula fica dependente da approvação da Assembléa Provincial, ficando sem effeito este contrato no caso de não approvação.

§ 5.° O capital acima fixado só poderá ser augmentado por accrescimo do valor da estrada, proveniente das seguintes verbas: obras novas, obras completas da linha, augmento e construcção das officinas, telheiros, estações, substituição na via-permanente e estabelecimento da linha dupla.

Fica entendido que despeza de renovação do material rodante será lançada nas contas de custeio.

Sexta. — Logo que os dividendos excederem de oito por cento, será o excedente repartido com igualdade entre a provincia e a Companhia, cessando essa divisão desde que a provincia esteja reembolsada das quantias que houver dispendido em juros e subvenções, quer em virtude deste, quer em virtude de contratos anteriores, celebrados para a construcção da Estrada Leopoldina, e todos os seus ramaes, e para a União Mineira desde a estação da Serraria.

No fim do praso de (50) cincoenta annos, a contar das datas dos primeiros contratos celebrados com esta Companhia, ou com a estrada União Mineira passará toda a estrada com material fixo e rodante ao dominio da provincia, sem indemnisação alguma da parte desta.

Setima. — A Companhia poderá em qualquer tempo isentar-se do onus da segunda parte da clausula antecedente,

logo que restitua aos cofres provinciaes a importancia recebida em garantia de juros, caso já o não tenha feito em virtude da clausula (6.ª) sexta, bem como indemnise a provincia de quaesquer despezas que haja feito para por sua parte occorrer aos pagamentos effectuados.

Nessa hypothese cessará a ingerencia da administração da provincia nos negocios da estrada.

Fica-lhe, porém, salvo o direito de regular, de accordo com a empreza, a tarifa dos transportes, bem como de manter a policia e segurança da estrada.

Oitava. — O capital que tem a sobredita garantia de juros compor-se-ha das seguintes verbas:

§ 1.º Dinheiro dispendido com levantamento das plantas, organisação de projecto, exploração, orçamentos, mappas, despezas de viagens para os trabalhos, e as demais necessarias para que possa ser levada a effeito a construcção da estrada, tudo sujeito ao exame do Governo provincial.

§ 2.º As sommas dispendidas com a acquisição dos terrenos, indemnisação a proprietarios ou a outros prejudicados, e com a construcção ou acquisição das obras para seu uso, com estações, armazens, telheiros, depositos, officinas de machinas, escriptorios, reservatorios d'agua, encanamentos, plataformas, guiadores, trilhos, linhas telegraphicas e tudo mais concernente e considerado como constituindo e pertencendo ás obras de uma estrada de ferro.

§ 3.º O custo do primeiro e completo lote de machinas-locomotivas, carruagens de passageiros, carros de mercadorias e de todo o machinismo que se considera fazendo parte do capital.

A renovação e reparos do material redante e de tracção deverão ser lançados nas contas correntes annuaes da receita e despeza, e não addicionados ao capital.

Nona. — As despezas de administração durante os trabalhos da estrada e antes de sua abertura ao transito publico, serão tambem annexas ao capital; mas as que se fizerem depois da dita abertura pertencerão á conta corrente da receita e despeza.

Decima. — Qualquer alteração que possa ser necessaria em alguma das obras, depois de concluidas, será feita por conta da Companhia e seu custo não será levado em conta do capital que tem a garantia de juros.

Undecima. — Se a Companhia soffrer algum prejuizo por destruição dos trabalhos (salvo o caso de força maior) comprehendidos debaixo de sua propria responsabilidade, por pagamentos de multas, custas de arbitramentos ou por fallecimento das pessoas que tenhão transacção com ella, taes prejuizos não serão contados no intuito de considerarem diminuidos os dividendos.

Duodecima. — Todas as despezas assim annuaes como semestraes, e quaesquer outras que constituirem o capital que tem garantia de juros, deverão ser despezas reaes e bona fide feitas, devidamente provado perante o Governo.

A provincia tem o direito de mandar fazer os exames que julgar necessarios para fiscalisar a exactidão das despezas, assegurar os meios adoptados e efficazes no sentido de effectuarem-se as obras da estrada com a maior economia, e de ser tambem observada na administração e custeio.

Decima terceira. — Se, em qualquer tempo, depois de completa e aberta toda a estrada, fôr interrompido o trafego por motivo não justificado, a empreza deixará de receber os juros garantidos pela provincia durante o tempo de interrupção, até que attinja o praso de tres mezes, findo o qual perderá o privilegio, de conformidade com o disposto na clausula 15.ª, hypothese 3.ª

Decima quarta.—Findo o semestre, a Companhia apresentará ao Governo as contas de suas despezas de construcção, reparos, custeios e administração, relativas ao semestre.

Se o não fizer, ou se em qualquer occasião deixar de franquear os seus livros ao Governo, este poderá demorar o pagamento dos juros até que a Companhia cumpra o seu dever.

Decima quinta.—Em qualquer época, depois de decorridos 15 annos da data deste contrato, poderá o Governo resgatar a presente concessão, se julgar conveniente.

O preço do resgate será fixado por dous arbitros, um nomeado pelo governo e outro pela empreza.

Na avaliação se tomará em consideração não só a importancia das obras no estado em que estiverem, sem attenção ao seu custo primitivo, mas tambem a renda liquida média dos tres annos anteriores.

Em nenhum caso, porém, o preço do resgate que resultar do arbitramento será superior a uma somma, cuja renda annual de 6 % seja equivalente á renda liquida dos cinco annos anteriores.

Do preço do resgate, conforme fôr ajustado ou arbitrado, será deduzido pelo Governo o fundo de amortisação que então houver.

Se os dous arbitros não chegarem a um accordo, proceder-se-ha na fórma da condição 23.ª, á escolha de um terceiro que a desempatará.

Decima sexta.—Se depois de haver adquirido a propriedade da estrada resolver o Governo arrendar sua administração e exploração, será a Companhia preferida, em igualdade de condições, seguindo-se o mesmo processo estabelecido na clausula 28.ª

Decima setima.—Caducará a presente concessão nas

seguintes hypotheses, salvo o caso de força maior julgado pelo governo:

1.ª De, impostas as multas de que trata a primeira parte do § 22, clausula 4.ª, e passados mais seis mezes, ainda assim não fôr apresentado o projecto definitivo, não tiverem começo os trabalhos da estrada ou não forem concluidos.

2.ª Se as linhas não forem entregues ao trafego dentro do praso marcado no § 35.º da clausula 4.ª devendo neste caso restituir á Companhia qualquer quantia que por ventura tenha recebido em virtude da presente concessão.

3.ª De, começada a construcção das linhas, ficarem as obras paradas por mais de seis mezes.

4.ª De, abertas as linhas ao trafego, ser a circulação interrompida por mais de tres mezes.

5.ª De ser a Companhia declarada incapaz, por qualquer motivo, de continuar os seus trabalhos.

6.ª Se não se realisar a compra da estrada União Mineira pela Companhia Leopoldina, ou se não forem cumpridas as condições estipuladas na escriptura de venda.

7.ª De resistencia, por parte da Companhia, ao cumprimento de quaesquer ordens ou decisões do governo emanadas em virtude de clausulas do presente contrato, ou de regulamento quer geraes, quer provinciaes então em vigor.

§ unico. Só nos casos acima expressos terá logar a caducidade da presente concessão, precedendo acto motivado da presidencia, com recurso para o Conselho de Estado.

Decima oitava.— Realisadas as hypotheses da clausula antecedente (no caso de haver obras feitas) a Companhia conservará seus direitos sobre as obras e sobre as propriedades que houver adquirido.

O valor, porém, de todas as terras publicas, madeiras

ou outros materiaes que tiverem sido concedidos gratuitamente pelo Governo, assim como o total dos juros que o Thesouro Provincial houver pago serão restituidos.

Em tal caso ao Presidente da Provincia cabe o direito de desappropriar a estrada e outra qualquer propriedade ou dependencia della, segundo a lei, se julgar de utilidade publica.

Decima nona.—Para fiscalisar as obras da estrada, e o fiel cumprimento das clausulas deste contrato, haverá junto á Companhia um engenheiro de nomeação do Governo, e subordinado á Directoria Geral das Obras Publicas.

O seu vencimento de 6:000$000 annuaes, será pago pela Companhia, mas por intermedio da provincia, que o descontará na occasião do pagamento dos juros garantidos.

Vigesima.—A preferencia concedida á Companhia pelo n.° 3 da segunda clausula para construcção do prolongagamento e ramaes fica considerada como direito que tem a mesma de ser ouvida sobre as propostas que apparecerem, ou sobre bases formuladas pelo Governo sem necessidade de apresentar proposta sua.

Ouvida a Companhia, deverá ella declarar, dentro de 60 dias da data da consulta feita pelo Governo se quer ou não encarregar-se das obras.

No caso negativo, em o qual serão as obras dadas a outra companhia ou pretendente, não poderá a Companhia oppôr-se á juncção do prolongamento e ramaes á sua linha.

Nessa hypothese terá o Governo o direito de regular a policia do serviço, e a taxa das tarifas que as novas linhas deverão pagar á Companhia. Por seu lado a Companhia adquirirá igual direito com igual onus ao uso das novas linhas.

Nenhuma das Companhias, porém, poderá receber passageiros e mercadorias nas linhas que lhes não pertencerem, salvo por mutuo consentimento, ficando-lhes sómente estabelecido o direito de transito.

Vigesima primeira.—A via-ferrea de que se trata, e suas obras, não impedirão, em tempo algum, o livre transito das estradas actuaes e de outras que para commodidade publica no futuro se abrirem.

Pelo cruzamento da mesma estrada de outras, por baixo, por cima, ou ao nivel, não poderá a empreza exigir encargo, imposto ou taxa de qualquer natureza que seja.

Nestes cruzamentos todas as obras necessarias serão construidas, conservadas e reparadas á custa do contratante ou Companhia.

Exceptua-se o caso de ser a construcção exigida pelo Governo da Provincia, depois de concluida a estrada de ferro, que ora se contrata, em que as despezas serão feitas, por conta da provincia ou da empreza a quem pertencerem as ditas estradas.

Vigesima segunda.—A Companhia, de accordo com o Presidente da Provincia, para facilitar o transito de generos e passageiros, bem como chamar a concurrencia á sua linha, poderá:

1.º Construir estradas vicinaes de ferro, de madeira, ou de outro qualquer material conveniente.

2.º Abrir canaes e estradas ordinarias dentro da zona privilegiada. Taes obras porém não gosarão nem de privilegio, nem de garantias e vantagens estipuladas neste contrato.

Vigesima terceira.—Os preços de transporte de passageiros e mercadorias de qualquer especie, serão determinados em uma tarifa organisada pela Companhia, de accordo com o Governo.

Esta tarifa será revista de tres em tres annos, e reduzida quando a renda liquida da Companhia exceder a 12 % ou augmentada, quando não chegue a 7 %.

Para poder, porém, ter logar esta elevação, deverá a Companhia apresentar ao Governo uma exposição circumstanciada do movimento economico da estrada nos tres annos anteriores, demonstrando concludentemente que a renda não deu para fazer o dividendo de 7 %.

§ 1.° A renda liquida dos trechos garantidos calcular-se-ha deduzindo da renda, verificada pela escripturação das estações, a despeza, devendo essa ser calculada do seguinte modo:

A despeza total dividir-se-ha pelo numero de kilometros.

O quociente (despeza kilometrica) será multiplicado pelo numero de kilometros dos trechos garantidos — Serraria a Ubá—S. Geraldo a Itabira e ramal do Munhuassú.

§ 2.° As tarifas para a estação da Serraria serão calculadas segundo as mesmas bases que para Porto Novo, de modo que para o mesmo numero de kilometros a tarifa seja a mesma.

§ 3.° A expedição das mercadorias para Serraria seguirá a ordem chronologica dos despachos, sem distincção de qualidade alguma.

§ 4.° Nos despachos deverão ser lançadas as declarações — Via Serraria ou Via Porto Novo — segundo a direcção que approuver ao expeditor dar ás suas mercadorias.

§ 5.° As mercadorias serão expedidas livremente com frete pago ou a pagar na estação do destino.

§ 6.° A Companhia não poderá demorar mercadorias nas estações por mais de 48 horas, salvo casos especiaes de força maior devidamente provados.

§ 7.° Não poderá igualmente fazer baldeação de cargas,

nem cortar a carga de um vagon, dividindo-a por linhas diversas.

§ 8.º Não poderá a Companhia estabelecer taxa additional de natureza alguma.

Pela inobservancia dos paragraphos acima, o Governo imporá multas até 2:000$000, ficando a Companhia incursa na pena estabelecida na clausula 15.ª § 5, se depois de impostas as multas, cuja somma attingir á importancia de 20:000$000, recahir na mesma falta.

Vigesima quarta.—A velocidade dos comboios, a qualidade dos vagons das duas classes, quaesquer penas que se tiver 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, farão objecto dos regulamentos policiaes organisados pelo Governo.

Vigesima quinta.— As questões que se suscitarem entre o Governo e a Companhia, sobre interpretação das clausulas do presente contrato, serão decididas por juizo arbitral composto de dous arbitros.

Cada parte nomeará o seu arbitro.

Se os dous nomeados não concordarem nas suas decisões, combinarão as partes na escolha de um terceiro.

Dada a hypothese de não haver accordo nesta escolha, cada parte nomeará outro arbitro, e, dentre os dous, o que fôr escolhido pela sorte, decidirá a questão.

Para arbitros serão nomeados engenheiros graduados nas escolas Polytechnica Central ou de Minas do Brazil, se as questões versarem sobre conhecimentos technicos de engenharia, e homens formados em direito quando se tratar de direito, obrigações e respectivos interesses das duas partes contratantes.

Vigesima sexta.—Quando houver desintelligencia entre

o Governo e a Companhia, para decisão da qual seja necessario juizo arbitral, qualquer das partes dará aviso á outra dessa necessidade, e do nome do arbitro escolhido.

Se dentro do praso de 30 dias da data do recebimento 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.

Vigesima setima.— O acto de sorteamento dos arbitros será praticado nesta capital sob a presidencia do administrador da provincia, ou na Côrte sob a de pessoa de sua nomeação, e em presença da Companhia ou de seu procurador, o qual assignará com o referido administrador ou seu delegado, o termo que se lavrar.

Vigesima oitava.—Em todos os casos em que se tenha de recorrer ao juizo arbitral, a parte contra a qual os arbitros decidirem pagará todas as despezas do arbitramento.

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 despezas.

Vigesima nona.— O Governo approvará em 30 dias os estudos, planos e orçamentos e mais trabalhos da Companhia que dependão de sua approvação e, se não fizer no dito praso, entender-se-ha que forão approvados.

Trigesima.— O Governo dentro dos limites de suas attribuições isentará os empregados da Companhia do serviço publico de modo que fôr compativel com as leis vigentes.

Trigesima primeira.— O fôro das questões judiciaes relativas ao presente contrato será sempre o da capital da provincia.

Trigesima segunda.— No caso de caducidade do presente contrato reverterão para a provincia as quantias correspondentes ao 0, 2 % do capital garantido e depositados pela Companhia, em vista do art. 5.º da lei n.º 3172.

Trigesima terceira.— O presente contrato só começará a vigorar, depois que a Companhia houver pago todos os direitos a que o mesmo está sujeito, na fórma da legislação vigente, para o que lhe é concedido o praso improrogavel de 30 dias.

E para firmeza do que ficou estipulado, lavrou-se o presente termo que, vai assignado por S. Ex.ª o Sr. Dr. Presidente da Provincia, pelo procurador da Companhia e por duas testemunhas.

Antonio Gonçalves Chaves.
F. C. Soares da Silva.
Dr. Custodio José Ferreira Martins.
José Antonio da Silveira Drummond.

Annexo N.º 26

DECRETO N.º 7046 de 18 de Outubro de 1878

Concede a Luiz Jacome de Abreu e Souza autorisação para, por si ou por uma empreza construir, usar e gosar, pelo praso de 30 annos, uma linha de carris de ferro, desde a estação da Estrada de Ferro D. Pedro II no Porto Novo do Cunha até á freguezia de Nossa Senhora da Conceição de Paquequer.

Attendendo ao que Me requereu Luiz Jacome de Abreu e Souza, Hei por bem conceder-lhe autorisação para, por si ou por meio de uma empreza construir, usar e gosar, por espaço de 30 annos, contados desta data, uma linha de carris de ferro, de bitola estreita e tracção animada, para transporte de passageiros e cargas entre a estação da Estrada de Ferro D. Pedro II no Porto Novo do Cunha, provincia de Minas Geraes, e a freguezia de Nossa Senhora da Conceição de Paquequer, provincia do Rio de Janeiro, sob as clausulas que com este baixão assignadas por João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú, do Meu Conselho, Senador do Imperio, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em 18 de Outubro de 1878, 57.º da Independencia e do Imperio. — Com a rubrica de S. M. o Imperador.

João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú.

Clausulas a que se refere o Decreto n.º 7046 desta data

I

O Governo Imperial concede a Luiz Jacome de Abreu e Souza permissão para assentar, usar e gosar, durante 30 annos, uma linha de carris de ferro, de tracção animada, destinada ao transporte de passageiros e cargas desde a estação da Estrada de Ferro D. Pedro II, no Porto Novo do Cunha, provincia de Minas Geraes, até á freguezia de Nossa Senhora da Conceição de Paquequer, na provincia do Rio de Janeiro.

II

Na construcção da linha serão observadas as seguintes condições technicas:

1.ª O systema de carris de ferro será o mesmo empregado nas linhas de bitola estreita na cidade do Rio de de Janeiro.

2.ª A bitola não excederá de 0,70, entre trilhos.

3.ª A linha será singela, tendo os desvios que forem necessarios e ficando de cada lado espaço sufficiente para o movimento de outros vehiculos de qualquer especie e das pessoas a pé ou a cavallo.

4.ª A superficie dos trilhos ficará sempre ao nivel do leito da estrada, de modo que não embarace o transito dos vehiculos e animaes em qualquer direcção da estrada.

5.ª A conservação da via permanente e mais $0^{m},35$ do lado exterior dos trilhos será feita á custa do concessionario.

III

As obras da linha deverão começar dentro do praso de 6 mezes e terminarão no de 2 annos, contados da data da approvação das plantas da mesma linha, dos edificios que tiverem de servir de estação, dos typos dos carros, etc.,

as quaes plantas o concessionario se obriga a apresentar dentro de 6 mezes da data das presentes clausulas.

IV

A linha poderá ser construida sobre o leito da estrada provincial existente entre a freguezia de Nossa Senhora da Conceição de Paquequer e a estação de Porto Novo do Cunha, obtendo o concessionario para isso a necessaria permissão da Presidencia da provincia do Rio de Janeiro.

V

As obras da linha serão executadas pelo concessionario, ou pela empreza que encorporar dentro ou fóra do paiz, devendo, porém, ter seu domicilio legal nesta Côrte onde serão tratadas e decididas todas as questões que se suscitarem entre a mesma empreza e o Governo Imperial, ou entre ella e os particulares.

VI

Quando as conveniencias do trafego reclamarem novas estações, além das que tiverem sido approvadas, o concessionario ou a empreza poderá construil-as, comtanto que não se afaste do typo adoptado.

VII

As tarifas de passagens e fretes serão organisadas segundo as distancias, e só serão postas em execução depois de approvadas pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, e publicadas no *Diario Official*, e affixadas com a antecedencia de 8 dias em cada uma das estações.

VIII

O horario dos carros de passagens e de cargas será organisado de harmonia com os horarios da Estrada de

Ferro D. Pedro II, afim de alcançarem o trem da mesma estrada na estação do Porto Novo do Cunha, donde não deverão regressar senão meia hora depois da chegada do referido trem.

O concessionario ou a empreza obriga-se:

§ 1.° A dar transporte gratuito aos agentes do correio e da policia, que forem em serviço, e aos dinheiros do Estado ou da provincia.

§ 2.° A transportar, com abatimento de 50 % do preço das tarifas:

1.° Os juizes e escrivães, quando viajarem por motivo de seu officio;

2.° Os officiaes e praças de policia, de linha ou da guarda nacional, que se dirigirem a qualquer ponto da linha, por ordem do Governo ou da Presidencia da Provincia;

3.° Os colonos e immigrantes, suas bagagens, utensilios e instrumentos aratorios;

4.° As sementes e plantas enviadas pelo Governo, pela Presidencia da Provincia, ou pela Camara Municipal, para serem distribuidas gratuitamente aos lavradores;

5.° A pôr á disposição do Governo ou da Presidencia da Provincia, em circumstancias extraordiarias, logo que lhe fôr exigido, todos os meios de transporte de que dispozer.

Neste caso lhe será paga a quantia que fôr convencionada pelo uso da linha, não excedendo do valor médio da renda de periodo identico nos ultimos 3 mezes.

6.° Todos os generos de qualquer natureza, que sejão pelo Governo, pela Presidencia da Provincia, pela Camara Municipal ou por particulares enviados para attender aos soccorros publicos exigidos pelas seccas, inundações, peste guerra ou outra calamidade publica.

§ 3.° A estabelecer uma linha telegraphica para o serviço, pondo-a á disposição do publico mediante tarifa, que

será préviamente approvada pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

Os telegrammas do Governo ou da Presidencia da provincia do Rio de Janeiro serão expedidos gratuitamente.

X

O concessionario ou empreza pagará á Camara Municipal o arrendamento que ella arbitrar pelos terrenos que occupar; e fará a acquisição dos que forem necessarios para encurtar o traçado da linha ou melhorar os declives, sendo, em falta de accordo com os proprietarios, desappropriados na conformidade da lei n.º 816 de 10 de Julho de 1855.

XI

Haverá um engenheiro fiscal nomeado pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, e pago pelo concessionario ou a empreza, que entregará no Thesouro Nacional trimensalmente a importancia da gratificação que pelo mesmo Ministerio fôr arbitrada.

XII

Todas as questões que se suscitarem entre o Governo Imperial e o concessionorio ou a empreza, serão decididas por arbitramento, sem mais recurso algum.

Cada uma das partes nomeará um arbitro, e o terceiro, que no caso de empate decidirá definitivamente, será escolhido por accordo de ambas.

Se, porém, não chegarem as partes contratantes a um accordo, a sorte decidirá entre dous dos mais antigos Conselheiros de Estado.

XIII

Findo o praso da concessão, que se conta da presente data, todo o material fixo e rodante reverterá ao dominio

do Estado, ficando dissolvida a empreza, e sem direito a indemnisação alguma.

XIV

O concessionario ou a empreza obriga-se mais a construir na freguezia de Nossa Senhora da Conceição de Paquequer, em terreno de propriedade nacional, provincial ou municipal, que para esse fim lhe fôr indicado pelo Ministerio da Agricultura ou a Presidencia da provincia do Rio de Janeiro, um edificio para servir de escola publica primaria.

Esta obrigação só será satisfeita immediatamente depois de aberta a linha ao trafego.

XV

O Governo Imperial ou Provincial poderá resgatar a linha em qualquer tempo, depois de decorridos os dez primeiros annos, contados da presente data.

O preço do resgate será fixado por arbitros, um nomeado pelo Governo e outro pelo concessionario ou empreza, os quaes tomarão em consideração a importancia das obras no estado em que então se acharem (sem attenderem ao seu custo primitivo) e á renda liquida da linha nos ultimos cinco annos.

Se os arbitros não chegarem a um accordo, dará cada um seu parecer, e a questão será resolvida definitivamente e sem recurso algum pela Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado.

XVI

Caducará o presente concessão:

1.° Se decorridos 6 mezes da presente data não tiver o concessionario ou a empreza submettido á approvação do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, a

planta da linha e demais trabalhos mencionados na clausula 3.ª

O praso acima fixado só poderá ser prorogado, pagando préviamente o concessionario ou a empreza a multa de 250$000, por cada mez da prorogação que requerer.

2.º Se nos prasos marcados na clausula 3.ª não der começo nem terminar as obras da linha.

3.º Se depois de começadas as obras ficarem paralysadas por mais de um mez, salvo caso de força maior, julgado tal pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, e sómente por elle; sendo o concessionario ou a empreza obrigado a remover dentro de 60 dias da data da intimação, todo o material permanente, e a repôr a estrada no estado primitivo.

4.º Finalmente, se depois de entregar a linha ao trafego, fôr este interrompido sem causa justificada perante o dito ministerio, por mais de 48 horas.

XVII

O concessionario ou a empreza obriga-se a cumprir o Regulamento de 26 de Dezembro de 1874, e quaesquer outros que fôrem promulgados para a policia e fiscalisação dos carris de ferro.

XVIII

O concessionario ou a empreza obriga-se a prestar ao engenheiro fiscal da linha no começo de cada semestre, e sempre que este requisitar, todas as informações concernentes ao material rodante, numero de animaes, estatistica do trafego com especificação da quantidade, qualidade e valores de generos e mercadorias transportadas; numero de passageiros; despeza do custeio; renda da linha, inclusive a do telegrapho, e quaesquer outros esclarecimentos

dessa natureza, e bem assim a exhibir os seus livros, quando fôr necessario esclarecer algum ponto duvidoso.

XIX

Pela inobservancia de qualquer das clausulas desta concessão e dos regulamentos para a policia e fiscalisação das linhas de carris de ferro, poderá o Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas impôr multas de 200$000 a 1:000$000, conforme a gravidade do caso.

Palacio do Rio de Janeiro, em 18 de Outubro de 1878.

João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú.

Annexo N.° 27

DECRETO N.° 7921 de 30 de Novembro de 1880

Proroga por um anno o praso fixado na clausula 4.ª do Decreto n.° 7460 de 6 de Setembro de 1879 para apresentação das plantas e outros trabalhos definitivos das obras da linha dos carris de ferro de Porto Novo do Cunha á freguezia de N. S. da Conceição de Paquequer.

Attendendo ao que Me requereu Luiz Jacome de Abreu e Souza, concessionario da linha de carris de ferro entre a estação de Porto Novo do Cunha da Estrada de Ferro D. Pedro II e a freguezia de N. S. da Conceição de Paquequer, Hei por bem prorogar por um anno o praso fixado na clausula 4.ª das que baixárão com o Decreto n.° 7460 de 6 de Setembro de 1879, para apresentação das plantas e outros trabalhos definitivos das obras de toda a linha.

Manoel Buarque de Macedo, do Meu Conselho, Ministro Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, que assim o tenha entendido e o faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, em 30 de Novembro de 1880, 59.° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de S. M. o Imperador.

Manoel Buarque de Macedo.

Annexo N.º 28

DECRETO N.º 8238 de 27 de Agosto de 1881

Proroga por mais 4 mezes o praso concedido pelo Decreto n.º 7921 de 30 de Novembro de 1880 para apresentação das plantas e outros trabalhos definitivos das obras da linha de carris de ferro de Porto Novo do Cunha á freguezia de N. S. da Conceição de Paquequer.

Attendendo ao que Me requereu Luiz Jacome de Abreu e Souza, concessionario da linha de carris de ferro entre a estação de Porto Novo do Cunha, da Estrada de Ferro D. Pedro II, e a freguezia de N. S. da Conceição de Paquequer, Hei por bem prorogar por mais 4 mezes o praso concedido pelo Decreto n.º 7921 de 30 de Novembro de 1880, para apresentação das plantas e outros trabalhos definitivos das obras de toda a linha.

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 27 de Agosto de 1881, 60.º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de S. M. o Imperador.

Manoel Buarque de Macedo.

Annexo N.° 29

DECRETO N.° 8427 de 18 de Fevereiro de 1882

Approva os estudos definitivos para a construcção da linha de carris de ferro de Porto Novo do Cunha á freguezia de N. S. da Conceição de Paquequer.

Attendendo ao que Me requereu Luiz Jacome de Abreu e Souza, concessionario da linha de carris de ferro entre a estação da Estrada de Ferro D. Pedro II, no Porto Novo do Cunha, provincia do Rio de Janeiro, Hei por bem approvar os estudos definitivos para a construcção da referida linha de carris de ferro, apresentados de conformidade com a clausula IV das que baixárão com o Decreto n.° 7046 de 6 de Setembro de 1879.

Manoel Alves de Araujo, do Meu Conselho, Ministro e Secretario dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, em 18 de Fevereiro de 1882, 61.° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de S. M. o Imperador.

Manoel Alves de Araujo.

Annexo N.° 30

DECRETO N.° 7460 de 6 de Setembro de 1879

Altera algumas das clausulas annexas ao Decreto n.° 7406 de 18 de Outubro de 1878.

Attendendo ao que Me requereu Luiz Jacome de Abreu e Souza, concessionario da linha de carris de ferro entre a estação da Estrada de Ferro D. Pedro II, no Porto Novo do Cunha, e a freguezia de N. S. da Conceição de Paquequer, Hei por bem alterar algumas das clausulas annexas ao Decreto n.° 7046 de 18 de Outubro de 1878, de accordo com as que este baixão, assignadas por João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú, do Meu Conselho, Senador do Imperio, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, em 6 de Setembro de 1870, 58.° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de S. M. o Imperador.

João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú.

Clausulas a que se refere o Decreto n.° 7460 desta data

1.ª A tracção da linha de carris de ferro a que se refere a clausula 1.ª das annexas ao Decreto n. 7046 de 18 de Outubro ne 1878, será a vapor, ficando sujeita ao Regulamento approvado pelo Decreto n.° 1930 de 26 de Abril de 1857.

2.ª O systema dos carris de ferro será o de Vignole.

3.ª A bitola entre trilhos será a que os estudos definitivos determinarem, não excedendo de um metro.

4.ª O concessionario ou a empreza que elle organisar se obriga a apresentar as plantas e outros trabalhos definitivos das obras de toda a linha, dentro do praso de um anno, contado desta data.

5.ª O concessionario ou a empreza poderá construir sobre o Rio Parahyba, no logar que mais apropriado fôr, uma ponte, se a que actualmente existe não comportar a passagem dos trens da sua linha.

6.ª Dentro da zona de 5 kilometros de cada lado do eixo da linha, não serão construidas outras vias-ferreas na mesma direcção, salvo se forem ramaes convergentes á Estrada de Ferro de Cantagallo, os que em caso algum poderão ser excluidos da dita zona.

Palacio do Rio de Janeiro, em 6 de Setembro de 1879.

João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú.

Annexo N.° 31

LEI N.° 2280 de 8 de Julho de 1876

Autorisa o Presidente da Provincia a conceder privilegio, com garantias de juros, para construcção de uma estrada de ferro de bitola estreita entre a freguezia de Sant'Anna do Pirapetinga e a estação da Volta Grande, ou outra da Estrada de Ferro da Leopoldina.

O Barão da Villa da Barra, Grande Dignitario da Imperial Ordem da Rosa, Commendador da de Christo e Presidente da provincia de Minas Geraes: Faço saber a todos os seus habitantes que a Assembléa Legislativa decretou:

Art. 1.° Fica o Presidente da Provincia autorisado a conceder á pessoa ou companhia que melhores condições offerecer privilegio por cincoenta annos, com garantias de juros até sete por cento, sobre o capital maximo de seiscentos contos de réis, ou subvenção kilometrica de nove contos de réis, para construcção de uma estrada de ferro de bitola estreita entre a freguezia de Sant'Anna do Pirapetinga e a estação de Volta Grande, ou outra mais conveniente da Estrada de Ferro da Leopoldina.

§ 1.° Findo o tempo do privilegio, reverterá a estrada para a provincia, ficando salvo á companhia o direito de conservar essa propriedade, restituindo todos os juros ou subvenções que tiver recebido, dentro do praso maximo de dous annos.

§ 2.° Á companhia fica garantido o direito de desappropriação concedido ás de estrada de ferro e o privilegio de zona dentro de tres kilometros lateraes.

§ 3.º Para execução desta lei ficão autorisadas as operações de credito que forem necessarias.

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

Mando, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento da execução da referida lei pertencer, que a cumprão e fação cumprir tão inteiramente como nella se contém.

O Secretario desta provincia a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Palacio da Presidencia da provincia de Minas Geraes, aos oito dias do mez de Julho do anno do nascimento de Nosso Senhor Jesus-Christo de mil oitocentos e setenta e seis, quinquagesimo quinto da Independencia e do Imperio.

(Assignado) *Barão da Villa da Barra.*

Annexo N.° 32

Pirapetinga (16)

Termo de contrato celebrado com o major Antonio Alves Pereira da Silva para a construcção, uso e gôso de uma estrada de ferro, entre a freguezia de Sant'Anna do Pirapetinga e a estação da Volta Grande, ou outro ponto mais conveniente da Estrada de Ferro da Leopoldina.

Aos quatorze dias do mez de Julho de mil oitocentos e setenta e seis, nesta Imperial Cidade de Ouro Preto, no Palacio do Governo da provincia de Minas Geraes, perante o Ex.^{mo} Sr. Barão da Villa da Barra, Presidente da mesma provincia, compareceu o major Antonio Alves Pereira da Silva para contratar, de conformidade com a lei n.° 2280 de 8 do corrente mez, a construcção de uma estrada de ferro entre a freguezia de Sant'Anna do Pirapetinga e a estação da Volta Grande, ou outro ponto mais conveniente da Estrada de Ferro da Leopoldina, sob as condições seguintes:

PRIMEIRA

O Presidente da provincia de Minas Geraes concede ao major Antonio Alves Pereira da Silva, ou á companhia que o mesmo organisar, privilegio por cincoenta annos, para a construcção, uso e gôso de uma estrada de ferro de bitola estreita, entre a freguezia de Sant'Anna do Pirapetinga e a estação da Volta Grande, ou outro ponto mais conveniente da Estrada de Ferro da Leopoldina.

SEGUNDA

O capital maximo da empreza ou companhia não excederá a seiscentos contos de réis.

TERCEIRA

É concedida á empreza ou companhia a subvenção de nove contos de réis por kilometro de estrada, e cujas obras estiverem concluidas, paga semestralmente, e nunca excedente de cincoenta contos em cada semestre. Antes de realisar o pagamento desta subvenção, o Presidente da Provincia ordenará o exame prévio.

QUARTA

O praso do privilegio começará a correr da data da iniciação das obras.

QUINTA

Findo o tempo do privilegio, reverterá a estrada á provincia, ficando, porém, salvo á companhia ou empreza o direito de conservar a propriedade della, se dentro de dous annos, no maximo, restituir todas as subvenções que houver recebido.

SEXTA

Os trabalhos da estrada começarão dentro de dous annos e deverão estar terminados dentro de outros dous, salvo o caso de força maior ou de concessão de prorogação destes prasos, a qual não poderá exceder de um anno.

SETIMA

A estrada será construida com toda a solidez e em condições de transportar com segurança passageiros e mercadorias em carros puxados por machinas locomotivas. Será de bitola estreita e via singela, e terá telegrapho, os

desvios e linhas auxiliares que forem necessarios para o movimento dos trens.

OITAVA

A empreza ou companhia obriga-se a manter o serviço diario e regular de trens de passageiros e cargas. A tarifa de preços e a velocidade dos trens serão determinados com approvação do Governo Provincial. Durante o tempo do privilegio, a empreza ou companhia manterá todas as obras da estrada em perfeito estado de conservação, e se não o fizer, o Governo mandará proceder aos trabalhos necessarios por conta da empreza.

NONA

A empreza ou companhia ficará responsavel a indemnisar a provincia das quantias que tiver recebido, se não concluir a estrada dentro dos prasos estipulados, com os capitaes e bens da mesma empreza, sendo avaliadas por arbitros profissionaes as obras realisadas.

DECIMA

Será dado transporte gratuito na estrada ás malas do correio, seus conductores, a quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao Thesouro Geral ou Provincial, aos presos e seus respectivos guardas, aos agentes policiaes e empregados ao serviço da provincia. Para os outros objectos pertencentes ao Governo, e para os colonos e suas bagagens, será o transporte concedido por metade dos preços da tarifa.

UNDECIMA

É garantido á empreza ou companhia o direito de desappropriação, concedido ás de estradas de ferro, e o privilegio de uma zona de tres kilometros lateraes.

DUODECIMA

O Governo Provincial sollicitará do Governo Geral a importação, livre de direitos, de todo o material da empreza, durante o tempo da construcção das obras, bem como transporte gratuito na Estrada de Ferro D. Pedro II.

DECIMA TERCEIRA

A via-ferrea não impedirá o livre transito pelos caminhos actuaes ou por outros que se abrirem para commodidade publica, nem a empreza terá direito a qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

DECIMA QUARTA

Serão observadas nesta estrada de ferro, no que lhe fôr applicavel, as disposições dos regulamentos em vigor.

E por firmeza do que fica estipulado, lavrou-se o presente termo de contrato, que vai assignado pelo Ex.^{mo} Sr. Barão da Villa da Barra, Presidente da Provincia, pelo concessionario, major Antonio Alves Pereira da Silva, pelo procurador fiscal da Thesouraria Provincial, Pedro Teixeira da Motta, nomeado *ad hoc*, por duas testemunhas, e por mim José da Costa Carvalho, Secretario do Governo, que o subscrevi.

Barão da Villa da Barra.
Antonio Alves Pereira Leite.
Pedro Teixeira da Motta.

Testemunhas:

Caetano Augusto da Gama Cerqueira.
Agostinho Maximo Nogueira Penido.

Na guia passada para pagamento dos respectivos direitos se acha a verba do teor seguinte: — N.º 3. Rs. 500$000. Pagou quinhentos mil réis de sello. Ouro Preto, 14 de Julho de 1876. — *Castro.* — *Oliveira.*

Pagou mais vinte e cinco mil réis de direitos, como se viu do conhecimento em fórma, n.° 59, desta data. Secretaria do Governo, 14 de Julho de 1876.

Quintiliano T. Lomba.

PORTARIA de 13 de Julho de 1880

O Conselheiro Presidente da Provincia, attendendo ao que lhe requereu o capitão Francisco de Paula Villas Boas, concessionario do privilegio concedido pelo contrato de 14 de Julho de 1876 ao major Antonio Alves Pereira da Silva, para a construcção, uso e gôso de uma estrada de ferro de bitola estreita, entre a freguezia de Sant'Anna do Pirapetinga e a estação da Volta Grande, ou outro ponto mais conveniente da Estrada de Ferro da Leopoldina, proroga por mais oito mezes, de conformidade com a condição 6. do referido contrato, o praso alli estabelecido para o começo dos trabalhos da estrada.

Expeção-se as necessarias communicações, e seja registrado o presente acto no respectivo livro de contratos.

Francisco de Paula da Silveira Lobo.

Annexo N.° 33

DECRETO N.° 7034 de 13 de Setembro de 1878

Approva, com alterações, os Estatutos da Companhia Estrada de Ferro de Pirapetinga e concede-lhe autorisação para funccionar.

Attendendo ao que Me requereu a Companhia Estrada de Ferro de Pirapetinga, devidamente representada, e de conformidade com a Minha Imperial Resolução de 6 do corrente mez, exarada em parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, de 7 de Agosto ultimo, Hei por bem Approvar os Estatutos da referida Companhia e conceder-lhe autorisação para funccionar, fazendo-se nelles as alterações que com este baixão, assignadas por João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú, do Meu Conselho, Senador do Imperio, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio de S. Paulo, em 13 de Setembro de 1878, 57.° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú.

Annexo N.° 34

DECRETO N.° 8835 de 5 de Janeiro de 1883

Concede privilegio á Companhia da Estrada de Ferro do Pirapetinga para o prolongamento da mesma estrada.

Attendendo ao que Me requereu a Companhia da Estrada de Ferro do Pirapetinga, Hei por bem conceder-lhe privilegio por 70 annos para a construcção, uso e gôso do prolongamento da mesma estrada desde o seu actual ponto terminal em Sant'Anna do Pirapetinga, na provincia de Minas Geraes, até o arraial do Divino ou suas immediações, na do Rio de Janeiro, sob as clausulas que com este baixão assignadas por Lourenço Cavalcanti de Albuquerque, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios Estrangeiros e interino dos da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 5 de Janeiro de 1883, 62.° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Lourenço Cavalcanti de Albuquerque.

Clausulas a que se refere o Decreto n.° 8835 desta data

I

O Governo Imperial concede á Companhia da Estrada de Ferro do Pirapetinga privilegio por 70 annos para a construcção, uso e gôso do prolongamento da mesma estrada

de ferro desde o seu actual ponto terminal em Sant'Anna do Pirapetinga, na provincia de Minas Geraes, até o arraial do Divino ou suas immediações na do Rio de Janeiro, salvos os direitos, na zona privilegiada, da Estrada de Ferro de Santo Antonio de Padua.

Além do privilegio, o Governo concede os seguintes favores:

1.° Cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionaes, e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e posses, excepto as indemnizações que forem de direito, para o leito da estrada, estações, armazens e outras obras especificadas no respectivo contrato.

2.° Direito de desappropriar, na fórma do Decreto n.° 816 de 10 de Julho de 1855, os terrenos de dominio particular, predios e bemfeitorias, que forem precisos para as obras de que trata o paragrapho antecedente.

3.° Uso das madeiras e outros materiaes existentes nos terrenos devolutos e nacionaes, indispensaveis para a construcção da estrada.

4.° Isenção de direitos de importação sobre os trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á construcção, bem como sobre o carvão de pedra indispensavel 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, na 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 á restituição dos direitos que teria de pagar e á multa do dôbro desses direitos imposta pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, ou pelo da Fazenda, se se provar que ella alienou, por qualquer titulo, objectos im-

portados, sem que precedesse licença daquelles ministerios, ou da Presidencia da Provincia, e pagamento dos respectivos direitos.

5.° Preferencia, em igualdade de circumstancias, para lavra de minas na zona privilegiada, sendo expresso em contrato especial o numero de datas que o Governo julgue conveniente conceder, bem como as condições a que deva ficar sujeita a empreza.

6.° Preferencia para acquisição de terrenos devolutos existentes á margem da estrada; effectuando-se a venda em lotes alternados, de maneira que, sendo o primeiro da Companhia, o segundo ficará pertencendo ao Estado, e assim por diante, e pelo preço minimo da lei de 18 de Setembro de 1850, se a Companhia os distribuir por immigrantes 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. Se, decorridos cinco annos depois de concluida a estrada, não tiverem os terrenos sido distribuidos a immigrantes, a Companhia os adquirirá á razão do preço maximo da lei, indemnizando o Estado da differença que estiver por pagar.

7.° Preferencia, em igualdade de circumstancias, para a continuação do mesmo prolongamento.

II

Os trabalhos de construcção do prolongamento começarão no praso de seis mezes contados da data da approvação dos estudos definitivos, a que se refere a clausula 4.ª, e proseguirão sem interrupção, devendo ficar todos concluidos e o prolongamento aberto ao trafego no praso de 24 mezes contados da mesma data.

III

Os trabalhos de construcção não poderão ser encetados sem prévia autorisação do Governo; para isso os projectos de todos esses trabalhos serão organisados 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.

IV

No praso de cinco mezes contados da presente data a Companhia dará começo aos estudos definitivos do prolongamento concedido, devendo apresentar ao Governo até 10 mezes contados da mesma data dos seguintes documentos:

I. Planta geral da linha concedida e um perfil longitudinal, com indicação dos pontos obrigados de passagem.

O traçado será indicado por uma linha vermelha e continua sobre a planta geral, na escala de 1 por 4.000, com indicação dos raios de curvatura, e a configuração do terreno representada por meio de curvas de nivel equidistantes de tres metros; e bem assim, em uma zona de 80 metros, pelo menos, para cada lado, os campos, mattas, terrenos pedregosos, e, sempre que fôr possivel, as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e minas.

Nessa planta serão indicadas todas as distancias kilometricas contadas do ponto de partida da estrada de ferro, a extensão dos alinhamentos rectos, e bem assim a origem, a extremidade, o desenvolvimento, o raio e sentido das curvas.

O perfil longitudinal será feito na escala de 1 por 400 para as alturas, e de 1 por 4.000 para as distancias horizontaes, mostrando respectivamente por linhas pretas e vermelhas o terreno natural e as plataformas dos córtes e

aterros. Indicará, por meio de tres linhas horizontaes, traçadas abaixo do plano de comparação:

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

2.° A extensão e indicação das rampas e contra-rampas e a extensão dos patamares;

3.° A extensão dos alinhamentos rectos e o desenvolvimento e raios das curvas.

No perfil longitudinal e na planta será indicada a posição das estações, paradas, obras d'arte e vias de communicação 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.

II. 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 d'arte compor-se-hão de projecções horizontaes e verticaes de córtes transversaes e longitudinaes na escala de 1 por 100.

III. 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, e bem assim os documentos necessarios para a sua verificação;

A tabella dos alinhamentos, raios de curvas, cótas de declividades e suas extensões;

As cadernetas authenticas das notas das operações

topographicas, geodesicas e astronomicas feitas no terreno;

Os desenhos dos trilhos e accessorios em grandeza de execução. Orçamento especificado do custo provavel do prolongamento.

A Companhia deverá tambem apresentar os dados e informações que tiver colligido sobre a população, industria, commercio, riqueza e composição mineralogica da zona percorrida pela estrada.

V

Antes de resolver sobre os projectos submettidos á sua deliberação, 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 devão ser estabelecidas as estações e paradas.

A Companhia não poderá, sem autorisação expressa do Governo, modificar os projectos approvados.

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 approvado.

A approvação dos projectos apresentados pela Companhia não poderá ser invocada para justificar a revogação de alguma destas condições.

VI

Procurar-se-ha dar ás curvas o maior raio possivel. O raio minimo será de 120 metros.

As curvas dirigidas em sentidos contrarios deverão ser separadas por uma tangente de 10 metros pelo menos.

A declividade maxima será de 2 %.

As rampas, contra-rampas e patamares serão ligados

por curvas verticaes de raios e desenvolvimento 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 possivel o emprego de fortes declives.

Sobre as grándes 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.

VII

A estrada será de via singela; mas terá os desvios e linhas auxiliares que forem necessarios para o movimento dos trens.

A distancia entre as faces internas dos trilhos será a da estrada actual.

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.

VIII

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 communicação 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 despezas com os signaes e guardas que forem precisos para as cancellas durante o 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 fôr de direito, da Camara Municipal, e sem que possa perceber qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

Executará as obras necessarias á passagem das aguas utilisadas para abastecimento ou para fins industriaes ou agricolas, e permittirá que, com identicos fins, taes obras se effectuem em qualquer tempo, desde que dellas não resulte damno á propria estrada.

A estrada de ferro não poderá impedir a navegação dos rios ou canaes, e nesse intuito as pontes ou viaductos sobre os rios e canaes terão a capacidade necessaria para que a navegação não seja embaraçada.

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

Nos cruzamentos de nivel os trilhos serão collocados sem saliencia nem depressão sobre o nivel da via de communicação 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 communicação ordinaria um angulo menor de 45°.

Os cruzamentos de nivel terão, sempre que o Governo

o exigir, cancellas ou barreiras, vedando a circulação da via de communicação ordinaria na occasião da passagem dos trens, havendo, além disso, uma casa de guarda onde o Governo reconhecer essa necessidade.

IX

Nos tunneis, como nos viaductos inferiores, deverá haver um intervallo livre nunca menos de 1m,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 construcção e ventilação dos tunneis serão guarnecidos de um parapeito de alvenaria de dous metros de altura e não poderão ser feitas nas vias de communicação existentes.

X

A Companhia empregará materiaes de boa qualidade na execução de todas as obras, e seguirá sempre as prescripções da arte, de modo que obtenha construcções perfeitamente solidas.

O systema e dimensões das fundações das obras 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 necessarios 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 destas, de carros de mercadorias quanto possivel carregados.

As despezas destas experiencias correrão por conta da Companhia.

XI

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

As estações conterão salas de espera, bilheteria, accommodação para o agente, armazens para mercadorias, caixas d'agua, latrinas, mictorios, rampas de carregamentos e embarques de animaes, balanças, relogios, 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 pelas necessidades da lavoura, commercio e industria.

XII

O Governo reserva o direito de fazer executar pela Companhia ou por conta della, durante o praso da concessão, alterações, novas obras cuja necessidade a experiencia haja indicado em relação á segurança publica, policia da estrada de ferro ou do trafego.

XIII

A Companhia fornecerá o material rodante (locomotivas, tenders e carros, quer de passageiros, quer de mercadorias

de qualquer natureza) correspondente ao serviço do prolongamento, que faz objecto da presente concessão.

Esse material será construido de modo que haja segurança nos transportes e commodidade para os passageiros, e constará, para a abertura do mesmo prolongamento ao trafego, do que fôr fixado no respectivo orçamento.

Os carros poderão circular em toda a estrada.

O Governo poderá prohibir o emprego de material que não preencha as condições acima referidas.

XIV

Todas as indemnisações e despezas motivadas pela construcção, conservação, trafego e reparação da estrada de ferro correrão exclusivamente e sem excepção por conta da Companhia.

XV

A Companhia será obrigada a cumprir as disposições do Regulamento de 26 de Abril de 1857, e bem assim quaesquer outra da mesma natureza, que forem decretadas para segurança e policia das estradas de ferro, uma vez que as novas disposições não contrariem as presentes clausulas.

XVI

A Companhia será obrigada a conservar com cuidado durante todo o tempo da concessão, e a manter em estado que possão perfeitamente preencher o seu destino, tanto a estrada de ferro e suas dependencias, como o material rodante, sob pena de multa, suspensão da concessão, ou ser a conservação feita pelo Governo á custa da Companhia. No caso de interrupção do trafego, excedente de trinta dias consecutivos, por motivos não justificados, 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 trafego, correndo as despezas por conta da Companhia.

XVII

O Governo poderá realisar em toda a extensão da estrada, inclusive a parte actualmente em trafego, 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, responsabilisando-se a mesma Companhia pela guarda dos fios, postes e apparelhos electricos que pertencerem ao Governo.

Emquanto isto não se realisar, a Companhia é obrigada a expedir telegrammas do Governo com 50 % de abatimento da tarifa estabelecida para os telegrammas particulares.

XVIII

Durante o tempo do privilegio o Governo não concederá outras estradas de ferro dentro de uma zona de 20 kilometros para cada lado da estrada.

O Governo reserva-se o direito de conceder outras estradas que, tendo o mesmo ponto de partida e direcções diversas, possão approximar-se e até cruzar a linha concedida, comtanto que dentro da referida zona não recebão generos ou passageiros.

XIX

O Governo fiscalisará como julgar conveniente não só o prolongamento que faz objecto da presente concessão e o respectivo serviço, mas tambem a estrada actual da Companhia, limitada a sua fiscalisação quanto a esta parte ao que disser respeito á regularidade e segurança do trafego ou affectar o cumprimento das condições aqui estipuladas.

O engenheiro ou os engenheiros fiscaes por parte do Governo serão por este pagos, mas terão o direito de percorrer livremente toda a estrada da Companhia.

É livre ao Governo, em todo tempo, mandar engenheiros de sua confiança acompanhar os estudos e os trabalhos da construcção, afim de examinar se são executados com proficiencia, methodo e precisa actividade.

XX

Se 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.

XXI

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 acquisição ulterior será tambem enviada planta ao Governo.

XXII

Os preços de transporte serão fixados em tarifas approvadas pelo Governo, não podendo exceder o dos meios ordinarios de conducção no tempo da organisação das mesmas tarifas.

As tarifas serão revistas, pelo menos, todos os cinco annos.

XXIII

Pelos preços fixados nessas tarifas a Companhia será obrigada a transportar constantemente, com cuidado, exa-

ctidão e presteza, as mercadorias de qualquer natureza, os passageiros e suas bagagens, os animaes domesticos e outros, e os valores que lhe forem confiados.

XXIV

A Companhia poderá fazer todos os transportes por preços inferiores aos das tarifas approvadas pelo Governo, mas de 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. Se a Companhia fizer transporte por preços inferiores aos das tarifas, sem aquelle prévio consentimento, o Governo poderá applicar a mesma reducção 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 autorisação expressa deste, avisando-se o publico com um mez, pelo menos, de antecedencia.

As reducções concedidas a indigentes não poderão dar logar á applicação deste artigo.

XXV

A Companhia obriga-se a transportar com abatimento de 50 %:

1.° As autoridades, escoltas policiaes e respectiva bagagem, quando forem em diligencia;

2.° Munição de guerra e qualquer numero de soldados do exercito e da guarda nacional ou da policia com seus officiaes e respectiva bagagem, quando mandados a serviço do Governo, a qualquer parte da linha, dada a ordem para tal fim pelo mesmo Governo, pelo Presidente da Provincia ou outras autoridades que para isso forem autorisadas;

3.° Os colonos e immigrantes, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos aratorios ;

4.° As sementes e as plantas enviadas pelo Governo ou pelas presidencias de provincias, para serem gratuitamente distribuidas aos lavradores ;

5.° Todos os generos, de qualquer natureza que sejão, pelo Governo ou pelos presidentes das provincias enviados para attender aos soccorros publicos, exigidos pela secca e 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 15 %.

Terão tambem abatimento de 15 % os transportes de materiaes que se destinarem á construcção e custeio dos 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, se 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 funccionarios 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.

XXVI

Logo que os dividendos excederem de 12 %, o Governo terá o direito de exigir a reducção das tarifas de transportes.

Estas reducções se effectuarão principalmente em tarifas differenciaes para os grandes percursos e nas tarifas dos generos destinados á lavoura e á exportação.

XXVII

O Governo poderá fazer, depois de ouvida a Companhia, concessão de ramaes para uso particular, partindo das estações ou de qualquer ponto da linha concedida, sem que a Companhia tenha direito a qualquer indemnisação, salvo se houver augmento eventual de despeza de conservação.

Todas as obras definitivas ou provisorias necessarias para obter, neste caso, a segurança do trafego, serão feitas sem onus para a Companhia.

XXVIII

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

XXIX

O Governo terá o direito de resgatar o prolongamento que faz objecto da presente concessão depois de decorridos 30 annos desta data.

O preço do resgate será regulado, em falta de accordo, 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.

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 desappropriação por utilidade publica que tem o Estado.

Findo o praso de 70 annos do previlegio revertem á propriedade do Estado, sem indemnisação alguma, as obras, estações e edificios, o material fixo e rodante, e accessorios do mesmo prolongamento.

XXX

A Companhia não poderá alienar o prolongamento da estrada ou parte deste sem prévia autorisação do Governo.

Poderá, mediante consentimento do Governo, arrendar o mesmo prolongamento e o material fixo a outra companhia ou empreza, á qual passará a propriedade do material rodante e os direitos e obrigações, resultantes das presentes clausulas, referentes ao custeio do prolongamento, sem prejuizo da clausula ou reversão acima estipulada.

XXXI

A Companhia obriga-se a não possuir escravos e a não empregar nos diversos serviços da estrada senão pessoas livres.

XXXII

No caso de desaccordo entre o Governo e a Companhia, sobre a intelligencia das presentes clausulas, esta será decidida por arbitros nomeados um pelo Governo, outro pela Companhia.

Servirá de desempatador a Secção do Imperio do Conselho de Estado.

XXXIII

Pela inobservancia de qualquer das presentes condições, poderá o Governo impôr multas de 200$ até 5:000$ e o dobro na reincidencia.

XXXIV

Para garantia da execução do contrato que celebrar a Companhia depositará no Thesouro Nacional, antes da assignatura do mesmo contrato, a quantia de 6:000$, em dinheiro ou titulos da divida publica.

O deposito sendo feito em dinheiro não vencerá juros.

XXXV

Se, decorridos os prasos fixados, não quizer o Governo prorogal-os e declarar caduca a concessão, a Companhia perderá em beneficio do Estado a caução prestada.

Esta será completada á medida que della forem deduzidas as multas.

XXXVI

Ficará sem effeito a presente concessão se no praso de 60 dias, contados da data da publicação no *Diario Official*, não tiver a Companhia prestado a caução de que tratão as clausulas precedentes e assignado o respectivo contrato.

Palacio do Rio de Janeiro, em 5 de Janeiro de 1883. — *Lourenço Cavalcanti de Albuquerque.*

Annexo N.° 35

DECRETO N.° 9498 de 19 de Setembro de 1885

Declara caduca a concessão feita pelo Decreto n.° 8835 de 5 de Janeiro de 1883.

Hei por bem declarar caduca a concessão feita pelo Decreto n.° 8835 de 5 de Janeiro de 1883 á Companhia da Estrada de Ferro do Pirapetinga para prolongamento de sua linha até o arraial do Divino ou suas immediações, na provincia do Rio de Janeiro, por não ter sido observado o disposto na clausula 4.ª dos que baixárão com o referido Decreto.

Antonio da Silva Prado, 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 19 de Setembro de 1885, 64.° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de S. M. o Imperador.

Antonio da Silva Prado.

Annexo N.º 36

LEI N.º 2452 de 19 de Outubro de 1878

Concede ao Dr. Custodio José da Costa Cruz, ou a quem melhores condições offerecer, privilegio exclusivo por cincoenta annos para a construcção, uso e gôso de uma estrada de ferro, da estação do Recreio a S. Francisco do Gloria, e contém outras disposições a respeito.

O Conselheiro Francisco de Paula da Silveira Lobo, Senador do Imperio e Presidente da provincia de Minas Geraes: Faço saber a todos os seus habitantes, que a Assembléa Legislativa Provincial decretou e eu sanccionei a lei seguinte:

Art. 1.º Fica concedido ao Dr. Custodio José da Costa Cruz, ou a quem melhores condições offerecer, o privilegio exclusivo por cincoenta annos para a construcção, uso e gôso de uma estrada de ferro de bitola estreita que, partindo da estação do Recreio, na Estrada de Ferro da Leopoldina, e tocando em S. Francisco de Assis do Capivara, vá terminar em S. Francisco do Gloria, no municipio de S. Paulo do Muriahé, salvos os direitos, privilegios e preferencias estabelecidas em leis anteriores a favor de outras emprezas.

Art. 2.º Ao concessionario do privilegio fica concedida a subvenção até nove contos de réis por cada kilometro de estrada de ferro que fôr construido, ou a garantia de juros até sete por cento sobre o capital maximo de dous mil e seiscentos contos de réis.

Art. 3.º A zona privilegiada será de trinta kilometros

de cada lado e de sessenta kilometros na direcção do seu prolongamento no ponto terminal.

Art. 4.º Fica o Presidente da Provincia autorisado, quando tiver de approvar o traçado, a mudar o ponto do entroncamento da estrada, se fôr isso de conveniencia publica, e de accordo com o concessionario ou com a Companhia que este organisar.

§ unico. Fica o Presidente da Provincia autorisado a estipular no contrato que fizer com o concessionario, as clausulas e obrigações que forem convenientes para acautelar a boa arrecadação e fiscalisação das taxas provinciaes.

Art. 5.º Ficão revogadas as disposições em contrario.

Mando, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumprão e fação cumprir tão inteiramente como nella se contém. O Secretario desta provincia a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Palacio da Presidencia da provincia de Minas Geraes, aos dezenove dias do mez de Outubro do Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e setenta e oito, quinquagesimo setimo da Independencia e do Imperio.

FRANCISCO DE PAULA DA SILVEIRA LOBO.

Sellada e publicada nesta Secretaria, aos 28 de Outubro de 1878.

Luiz José de Oliveira a fez.

O Secretario interino,
Candido Augusto da Cruz.

Annexo N.° 37

Contrato de fusão das concessões das linhas do Tanque a Arripiados, e do Recreio a S. Francisco do Gloria.

Escriptura de fusão de privilegios para construcção de estradas de ferro, que entre si fazem o tenente-coronel Joaquim Ovidio Saraiva de Carvalho, o bacharel Juvencio da Silva Pereira e Souza, Luiz Fortes de Bustamante Sá e o Dr. Custodio José da Costa Cruz.

Saibão, quantos esta virem, que no anno do nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de 1879, aos 9 de Junho, nesta cidade do Rio de Janeiro, em o meu cartorio comparecêrão como outorgantes e reciprocamente outorgados o tenente-coronel Joaquim Ovidio Saraiva de Carvalho, por si e como procurador do bacharel Juvencio da Silva Pereira e Souza, segundo a procuração que exhibiu e se registra hoje no livro n.° 4, e Luiz Fortes de Bustamante Sá, concessionarios de um privilegio para construcção de estrada de ferro, em virtude da lei n.° 2.111 e contrato de 1 de Fevereiro de 1875, concedido e formado pela presidencia da provincia de Minas-Geraes, com planta e estudos approvados em 6 de Julho do mesmo anno e pela mesma presidencia, e o Dr. Custodio José da Costa Cruz, concessionario tambem de uma outra estrada de ferro na mesma provincia, em virtude da lei n.° 2452 de 19 de Outubro de 1878, sendo este advogado, residente na Leopoldina, e aquelles nesta côrte, reconhecidos de mim tabellião e das testemunhas abaixo nomeadas e assignadas, do que dou fé, perante as quaes pelos contratantes foi dito que estão compenetrados de que os privilegios supra mencionados preju-

dicão-se mutuamente, acarretando onus aos cofres provinciaes desde que forem realisados isoladamente, por isso que têm ellas de percorrer na sua maior parte a mesma zona, têm convencionado, consultando os interesses publicos e dos cofres provinciaes, fundirem esses privilegios, como de facto, por este publico instrumento e na melhor fórma de direito, fundem, afim de que seja realisada uma só linha ferrea, para o que desde já fica o contratante Dr. Costa Cruz revestido em todos os poderes, em direito necessario para representar o primeiro outorgante em qualquer parte e perante qualquer poder, requerendo tudo quanto fôr preciso para tal fim, assim como constituir procuradores e advogados, autorisados a organisar companhia ou commandita para realisação desse grande melhoramento material, devendo sujeitar á approvação do Governo da provincia de Minas Geraes o presente contrato. E por todos foi dito que assim concordes outorgavão e aceitavão esta escriptura, que me pedirão a lavrasse nestas notas, o que fiz por me ser ella distribuida em 7 do corrente. Não paga sello por não haver estipulação de quantia. E lhes sendo lido, assignárão com as testemunhas Manoel Mendes de Souza e Justiniano Rodrigues da Silveira. E eu Carlos Fortes de Bustamante Sá, ajudante, a escrevi. E eu João Evangelista de Negreiros Sayão Lobato Sobrinho, tabellião, que subscrevi. — *Joaquim Ovidio Saraiva de Carvalho.* — *Luiz Fortes de Bustamante Sá.* — *Custodio José da Costa Cruz.* — *Manoel Mendes de Souza.* — *Justiniano Rodrigues da Silveira.* E copiado do proprio livro em o dia, mez e anno ao principio declarado. E eu João Evangelista de Negreiros Sayão Lobato Sobrinho, tabellião, subscrevi e assigno em publico e raso.

Em testemunho de verdade. — *João Evangelista de Negreiros Sayão Lobato Sobrinho.*

Rio de Janeiro, 9 de Junho de 1879.

Este contrato de fusão foi approvado pelo Presidente da provincia de Minas, na clausula n.º 37 do contrato feito com o Dr. Custodio José da Costa Cruz, e assim tambem ficou estabelecida na mesma clausula que não dependia de segunda approvação pelo Governo da Provincia os estudos feitos e já approvados da linha de léste de Minas, no caso da Companhia actual ter de utilisar-se de parte delles.

Rio de Janeiro, 26 de Janeiro de 1881.

Os directores,

Dr. Custodio José da Costa Cruz.
Commendador Francisco Teixeira de Miranda.
Antonio de Oliveira Leite Leal.
Dr. João Martins da Silva Coutinho.
Dr. Carlos Martins Ferreira.

Annexo N.° 38

DECRETO N.° 7929 de 4 de Dezembro de 1880

Approva, com modificações, os Estatutos da Companhia Estrada de Ferro do Alto-Muriahé, e autorisa-a a funccionar.

Attendendo ao que Me requereu a Companhia Estrada de Ferro do Alto-Muriahé, devidamente representada, e de conformidade com a Minha Imperial e Immediata Resolução de 6 de Novembro ultimo, tomada sobre parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, exarado em Consulta de 7 de Outubro proximo findo, Hei por bem Approvar seus Estatutos e autorisal-a a funccionar, mediante as modificações que com este baixão, 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 4 de Dezembro de 1880, 59.° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de S. M. o Imperador.

Manoel Buarque de Macedo.

Modificações a que se refere o Decreto n.° 7929 desta data

I

O art. 3.° fica assim redigido: O capital da Companhia será de 1,500:000$000, representado por 7,500 acções de

200$000 cada uma, podendo ser augmentado, precedendo proposta da Directoria e approvação do Governo Imperial.

A Companhia poderá tambem, mediante proposta da Directoria e approvação do Governo Imperial, tomar por emprestimo quantia igual ao capital subscripto, desde que estiver realisado metade do mesmo capital, emittindo obrigações (*debentures*) garantidas pelo material e renda da estrada.

II

No final do art. 5.º accrescente-se — a qual será feita da mesma fórma como na primeira chamada.

III

No art. 8.º accrescente-se — salvo nos casos de força maior, verificados pela Directoria e conforme o § 6.º do art. 25.

A este mesmo artigo addite-se — o accionista é responsavel pelo valor das acções que lhe forem distribuidas.

IV

No art. 10 addite-se — augmento de capital e reforma dos Estatutos, em que é indispensavel a presença de accionistas que representem maioria do capital realisado.

V

No art. 11. em vez de — quando se tratar da eleição da Directoria — diga-se — quando se tratar de eleições.

VI

No art. 17 accrescente-se — não podendo para este cargo ser eleito nenhum dos membros da Directoria, do Conselho Fiscal ou empregado da Companhia.

VII

No art. 20 supprima-se a palavra — relativa.

VIII

No art. 21 supprima-se a palavra — annualmente.

IX

No art. 23 accrescente-se — o qual servirá até á primeira reunião da Assembléa Geral ordinaria e extraordinaria, na qual se providenciará sobre o preenchimento da vaga.

X

Ao art. 25 § 3.º accrescente-se — ficando, porém, dependente de approvação definitiva da Assembléa Geral a fixação de seu numero e vencimentos.

XI

Ao art. 33 accrescente-se — o fundo de reserva será convertido em apolices da divida publica geral ou provincial que tenhão garantia do Estado, em bilhetes do thesouro ou em letras hypothecarias de estabelecimentos de credito real que tenhão a mesma garantia, a juizo da Directoria, dando-se aos juros a mesma applicação.

Este fundo é exclusivamente destinado a fazer face ás perdas do capital social desfalcado em virtude de perdas ou para substituil-o.

Não se farão dividendos, emquanto o capital desfalcado, em virtude de perdas, não fôr integralmente restabelecido.

Palacio do Rio de Janeiro, em 4 de Dezembro de 1880.

Manoel Buarque de Macedo.

Estatutos da Companhia Estrada de Ferro do Alto Muriahé

CAPITULO I

DA COMPANHIA

Art. 1.º A Companhia Estrada de Ferro do Alto Muriahé, em Minas Geraes, tem por fim executar o contrato celebrado a 11 de Agosto de 1879 com a Administração da Provincia, na fórma da lei mineira n.º 2452 de 18 de Outubro de 1878, para a construcção da estrada de ferro, entre a estação do Recreio, na Estrada de Ferro Leopoldina e a povoação de S. Francisco do Gloria, no municipio de S. Paulo do Muriahé.

Para esse fim, a Companhia, por accordo com o concessionario incorporador, toma a si todas as clausulas, favores, onus e obrigações do referido contrato, ficando, porém, sómente perfeito e obrigatorio o accordo entre as partes, quando as indemnisações estipuladas estiverem satisfeitas ou garantidas.

Art. 2.º A Companhia se installará, logo que seus Estatutos sejão approvados pelo Governo Imperial; terá sua séde nesta Côrte e durará 50 annos.

Art. 3.º O capital da Companhia será de 1,500:000$000, representado por 7,500 acções de 200$000 cada uma, ficando a Companhia autorisada a tomar por emprestimo qualquer quantia, emittindo obrigações (*debentures*), garantidas pelo material e renda da estrada, ou augmentar o capital, precedendo nesta hypothese proposta da Directoria e approvação do Governo Imperial.

Art. 4.º

§ 1.º As entradas das acções se farão por chamadas, préviamente annunciadas nos jornaes mais lidos desta Côrte, á proporção do desenvolvimento das operações da Companhia.

§ 2.º A primeira chamada será feita logo depois de approvados os Estatutos pelo Governo Imperial, e as operações comerarão desde logo com o producto desta chamada, que será pelo menos de 10 % do valor das acções.

Art. 5.º No caso de verificar-se o augmento do capital, a Assembléa Geral dos accionistas prescreverá o modo pratico da emissão das novas acções.

Art. 6.º As acções serão nominativas, e a transferencia dellas só se operará por termo lavrado em livro especial, e só depois que tiver sido realisada, pelo menos, a quarta parte do capital.

Art. 7.º Por fallecimento de qualquer accionista, passará para seus herdeiros, não só o direito ás respectivas acções e aos dividendos, como tambem o de tomarem parte nas deliberações da Assembléa Geral, tendo o exigido numero de acções, comtanto que, sendo mais de um, se combinem entre si para um só representar.

Art. 8.º Os accionistas que não effectuarem as prestações de capital com a devida pontualidade, perderão, em beneficio da Companhia, os direitos ás respectivas acções e ao valor das prestações que tiverem pago.

CAPITULO II

DA ASSEMBLÉA GERAL DOS ACCIONISTAS

Art. 9.º A Assembléa Geral dos accionistas será composta dos possuidores de 10 ou mais acções inscriptas nos registros da Companhia, dous mezes antes da reunião para que forem convocados, excepto a primeira reunião, que poderá ser composta dos accionistas de dez, desde que tenhão as suas acções registradas.

Art. 10. A Assembléa Geral póde deliberar, estando presentes accionistas que representem, pelo menos, um quarto do capital realisado. Se, porém, não reunir-se esse numero, far-se-ha segunda convocação pela imprensa, com

o praso de 15 dias, deliberando-se com o numero de accionistas que então se reunirem, sendo obrigatorias para os ausentes quaesquer deliberações que nessa occasião se tomarem, salvos os casos de dissolução da Companhia, arrendamento ou alienação da estrada.

Art. 11. O accionista que não puder comparecer á Assembléa Geral, poderá fazer-se representar, conferindo para isso poderes a outro accionista, salvo quando se tratar de eleição da Directoria.

Art. 12. Os votos serão contados na razão de um voto por grupo completo de 10 acções, mas nenhum accionista terá direito a mais de 20 votos, qualquer que seja o numero de acções que represente por si e como procurador de todos.

Art. 13. As sociedades ou companhias por suas acções serão representadas apenas por um dos socios ou seu procurador.

Art. 14. Serão admittidos em Assembléa Geral, se os representados estiverem no caso do art. 9.°, os inventariantes, pais, tutores ou curadores, maridos e os administradores geraes de qualquer firma ou corporação.

Art. 15. Em regra, sempre que não se tratar da eleição de directores e de membros da Commissão Fiscal ou de reforma ou modificação dos Estatutos, as votações serão feitas *per capita;* comtudo, a requerimento de qualquer membro da Assembléa Geral, esta poderá resolver que se faça por acções, na fórma do art. 12.

Art. 16. A Assembléa Geral reunir-se-ha ordinariamente em qualquer dia do mez de Julho de cada anno, para tomar em consideração o relatorio da Directoria e parecer da Commissão Fiscal, e eleger a Directoria e o Conselho Fiscal.

No caso da Assembléa Geral não poder nessa occasião pronunciar o seu juizo sobre a gestão da Directoria, ou resolver qualquer assumpto de interesse social, a sessão

poderá ser adiada para outro dia, comtanto que não seja espaçada por mais de oito dias.

Art. 17. Na primeira reunião de cada anno, será eleito, dentre os accionistas, o que deve presidir á Assembléa Geral dos accionistas no decurso do mesmo anno.

Art. 18. A Assembléa Geral reunir-se-ha extraordinariamente, quando a Directoria ou a Commissão Fiscal o julgar conveniente, ou quando o requererem, pelo menos, um decimo do capital realisado; nas reuniões extraordinarias não se poderá, porém, tratar de assumpto que não tiver sido designado no annuncio da convocação.

Art. 19. A convocação, tanto para as reuniões ordinarias como para as extraordinarias, será feita e publicada nos jornaes de mais circulação, oito dias antes do indicado para a reunião.

Art. 20. A eleição de director ou directores, de membro ou membros da Commissão Fiscal, assim como todas as resoluções da Assembléa Geral, serão por maioria relativa de votos dos accionistas presentes e das acções que elles representarem, nos termos do art. 12.

CAPITULO III

DA DIRECTORIA

Art. 21. A Companhia será dirigida por uma Directoria de tres accionistas, eleitos pela Assembléa Geral annualmente, e não poderão entrar em exercicio, sem que possuão, pelo menos, 50 acções da Companhia. Exceptua-se a primeira Directoria, que ficará composta dos seguintes incorporadores: commerciantes Francisco Teixeira de Miranda, Antonio de Oliveira Leite Leal, Dr. Carlos Martins Ferreira, engenheiro João Martins da Silva Coutinho e o concessionario Dr. Custodio José da Costa Cruz, e cujas funcções durarão até 30 de Junho de 1885.

Art. 22. Não poderão exercer conjunctamente o cargo

de Directores accionistas que fôrem sogro e genro, irmão e cunhado, durante o cunhadio, dous ou mais socios de uma firma social.

Art. 23. A falta de qualquer director será supprida por escolha dos demais directores, dentre os accionistas que o possão ser.

Art. 24. Os directores designarão entre si um Presidente, um Secretario e um Thesoureiro, estabelecendo suas respectivas funcções.

Art. 25. Á Directoria compete:

§ 1.° Promover, por todos os meios a seu alcance, a prosperidade da Companhia:

§ 2.° Celebrar todos e quaesquer contractos com a Administração Publica e com os particulares, e fazer todos os pagamentos;

§ 3.° Fixar o numero, cathegoria, funcções e ordenados dos empregados, nomeal-os, suspendel-os, multal-os e demittil-os;

§ 4.° Organisar balanços, contas e relatorios que devem ser apresentados á Assembléa Geral;

§ 5.° Resolver sobre as chamadas de capital e recebel-o, bem como as subvenções e garantia dos juros a que a Companhia tiver direito;

§ 6.° Decretar ou relevar o commisso, na fórma do art. 8.°;

§ 7.° Approvar as informações, tabellas, trabalhos technicos e tarifas que têm de ser apresentadas ao Governo Provincial;

§ 8.° Emittir titulos de obrigação, na fórma do art. 3,°

§ 9.° Distribuir os dividendos e recolher a um banco acreditado as sommas cobradas que não tiverem immediata applicação;

§ 10. Convocar a Assembléa Geral ordinaria e extraordinariamente, e prestar a ella e á Commissão Fiscal todos

os esclarecimentos que forem pedidos, franqueando a esta toda escripturação.

Art. 26. A Directoria, representada pelo seu Presidente, póde demandar e ser demandada, e constituir procurador que a represente em juizo ou fóra delle.

Art. 27. Durante a construcção da estrada de ferro, cada um dos directores perceberá a quantia de 4:000$000 annuaes; e, depois de aberta ao trafego toda linha, passarão a perceber 4 % da renda, deduzidos os gastos e a quota para o fundo de reserva. Se, porém, aquella porcentagem não perfizer a sobredita quantia, será esta preenchida pela caixa da Companhia.

Art. 28. Expirado o praso da primeira Directoria, se convocará os accionistas para, em Assembléa Geral e por eleição, renovarem a Directoria na sua terça parte, podendo ser reeleitos os mesmos directores. Nesta reeleição e nas subsequentes para o mesmo fim, não serão apuradas as cedulas que não estiverem feitas de conformidade com as disposições deste artigo.

CAPITULO IV

Art. 29. Na assembléa ordinaria de cada anno, será eleita uma Commissão Fiscal composta de tres accionistas, possuidores de 50 ou mais acções, servindo de relator aquelle que dentre si designarem.

Art. 30. Por morte, impedimento, ou resignação de qualquer dos membros da Commissão Fiscal, os outros dous designarão um accionista que estiver nas condições, para supprir a vaga.

Art. 31. A Directoria franqueará á Commissão Fiscal o exame da escripturação, dos documentos comprobatorios das despezas e todas as informações que lhe forem requisitadas pela mesma Commissão.

Art. 32. Incumbe á Commissão Fiscal apresentar na Assembléa Geral dos accionistas o seu parecer sobre a

gestão da Directoria e qualquer negocio concernente á Companhia.

CAPITULO V

DO DIVIDENDO E FUNDO DE RESERVA

Art. 33. Dos lucros de cada semestre serão deduzidos 5 % para fundo de reserva, que serão destinados aos reparos das obras da Companhia, e do liquido restante se fará o dividendo semestral.

CAPITULO VI

FUNDO DE AMORTISAÇÃO

Art. 34. A Companhia começará a formar seu fundo de amortisação, depois dos 15 primeiros annos, contados da approvação dos Estatutos, empregando para esse fim, pelo menos, $^1/_2$ % do capital dispendido, quando a renda liquida exceda a 10 %.

CAPITULO VII

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 35. As acções estarão completamente distribuidas, tres annos depois da approvação dos Estatutos.

Art. 36. A Companhia se dissolverá, nos casos previstos pelo Decreto n.º 2711 de 19 de Fevereiro de 1880. O modo pratico da liquidação será determinado pela Assembléa Geral *ad hoc* convocada, guardadas as disposições do Codigo Commercial.

Art. 37. Os abaixo assignados obrigão-se pelo numero das acções que subscreverem ou por qualquer numero inferior que lhes fôr distribuido, e se sujeitão ás disposições destes Estatutos, que approvão, autorisando os incorporadores que nomeão para a Directoria, para requerer ao Governo Imperial sua approvação e para aceitar as alterações que o mesmo Governo lhes fizer.

Rio de Janeiro, 14 de Setembro de 1880.

(Seguem-se as assignaturas).

Annexo N.º 39

Termo de accordo entre as Companhias de Estrada de Ferro Carangola e Leopoldina acerca das questões suscitadas com relação aos traçados das referidas estradas.

Aos vinte dias do mez de Outubro de mil oitocentos e oitenta e cinco achando-se representados nesta Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas: primeiro, o Governo Imperial pelo Ex.mo Sr. Conselheiro Antonio da Silva Prado, Ministro e Secretario de Estado da Repartição, segundo, a Companhia Estrada de Ferro Carangola, pelo Dr. Antonio Francisco Ribeiro, director da mesma Companhia; terceiro, a Companhia Estrada de Ferro Leopoldina, pelos Drs. Antonio Paulo de Mello Berreto, Presidente da Directoria, e José Arthur de Murinelly, director; e presentes os engenheiros Alfredo Nabuco de Araujo Freitas e Feliciano Mendes de Mesquita Barros, Fiscaes do Governo, aquelle junto da primeira, e este junto da segunda das ditas Companhias, foi dito pelos mencionados representantes das Companhias Carangola e Leopoldina que em nome dessas Companhias e por parte dellas aceitavão e se obrigavão a cumprir as seguintes condições do accordo a que chegárão - após a discussão havida, com o fim de terminarem-se as questões ultimamente suscitadas entre as mesmas Companhias acerca dos traçados das respectivas estradas de ferro:

I

A Companhia Estrada de Ferro Carangola obriga-se a fazer ponto terminal na povoação de Santo Antonio do Carangola.

II

A Companhia Estrada de Ferro Leopoldina indemnisará á Companhia Estrada de Ferro do Carangola as despezas feitas com os estudos e obras executadas na parte entre Santo Antonio e Tombos e mais as despezas judiciaes feitas com o embargo e outras diligencias motivadas pela questão levantada entre as duas Companhias a proposito de traçado.

A referida Companhia Estrada de Ferro Leopoldina obriga-se a não estabelecer estações em todo o percurso da variante do seu traçado, que fôr approvado pelo Governo Geral, e a não receber ou desembarcar cargas e passageiros na extensão da mesma variante, que tem de submetter á approvação do Governo Geral.

E tendo o Ex.mo Sr. Ministro declarado por parte do Governo Imperial que approvava o accordo feito nestas condições para o fim exposto, lavrou-se para constar o seguinte termo no livro 6.º dos termos de contratos, o qual, depois de lido pelos interessados, não havendo duvida e estando todos perfeitamente accordes, foi assignado pelos sobreditos Ex.mo Sr. Conselheiro Antonio da Silva Prado, Dr. Antonio Francisco Ribeiro, Dr. José Arthur de Murinelly, engenheiros Alfredo Nabuco de Araujo Freitas e Feliciano Mendes de Mesquita Barros, perante as testemunhas Bernardo José de Castro e Dr. Thomaz Wallace da Gama Cochrane, e por mim Virgilio Gomes da Silva Netto, segundo official da mesma Secretaria de Estado, que o escrevi.—Antonio da Silva Prado.—Antonio Francisco Ribeiro. —Antonio Paulo de Mello Barreto.—José Arthur de Murinelly.—Bacharel Alfredo José Nabuco de Araujo Freitas.— Feliciano Mendes de Mesquita Barros.—Virgilio Gomes da Silva Netto.

Como testemunhas: Bernardo José de Castro.—Thomaz Wallace da Gama Cochrane.

Documento N.° 40

Segunda secção.—O Desembargador Presidente da Provincia tem á vista o requerimento de 23 de Agosto ultimo, em que a Directoria da Companhia da Estrada de Ferro Leopoldina, declarando ter resolvido executar a construcção de um trecho, ou segunda secção, da Estrada da Ponte Nova á Natividade, de accordo com os concessionarios do respectivo privilegio; pede a approvação da direcção geral que deve tomar essa segunda secção, conforme a planta junta, afim de proceder aos estudos definitivos. E, conformando-se esta presidencia com os pareceres a respeito emittidos pelo engenheiro fiscal da referida Companhia, pela Directoria Geral das Obras Publicas e pela Directoria de Fazenda, dos quaes consta que a mencionada segunda secção constitue um prolongamento natural do ramal Muriahé, da dita estrada da Leopoldina. E, considerando que, embora mudança de traçado, fica preenchido o fim da lei n.° 2813 de 1881, levando-se a estrada, cuja construcção privilegiou, ao porto da Natividade, objectivo principal da mesma lei, com a grande economia para a provincia de ficar reduzido a quasi metade o capital de dez mil contos (10.000:000$000), alli garantido; Resolve deferir o citado requerimento da Companhia Leopoldina, mediante as seguintes condições, que serão tomadas, em termo especial, no livro de contratos: 1.ª Fica approvada a deliberação da Companhia Leopoldina de fazer construir a segunda secção da Estrada de Ferro da Ponte Nova á Natividade, preferindo o traçado pelo valle do rio José Pedro, afim de mais approximar-se da fronteira da provincia do Espirito-

Santo; 2.ª Na construcção da linha, o capital garantido não poderá, em caso algum, exceder de cinco mil e quatrocentos contos (5.400:000$000); 3.ª A Companhia Leopoldina será obrigada a apresentar, antes da approvação dos estudos definitivos, na conformidade da condição primeira, documentos que mostrem achar-se ella de accordo com os concessionarios do privilegio, constante da lei n.º 2813, para o fim requerido; 4.ª A mesma Companhia Leopoldina, além do engenheiro fiscal de que trata o contrato de 15 de Abril de 1882, manterá á sua custa um engenheiro ajudante, vencendo os dous nunca menos de nove contos de réis annuaes (9:000$000); 5.ª Fica expressamente entendido que não se effectuará pagamento algum de juros á precitada Companhia, antes de ser aceita e approvada por esta Presidencia a escriptura publica da cessão e transferencia do privilegio em questão. Submetta-se o presente Acto ao conhecimento da Assembléa Legislativa Provincial, enviando-se cópia do mesmo ás competentes repartições. Palacio do Governo em Ouro Preto, 12 de Novembro de 1886.—*Francisco de Faria Lemos.*—Conforme, *P. Queiroga.*—Conferi, *Luiz de Oliveira.*

Annexo N.° 40

LEI N.° 2224 de 13 de Junho de 1876

Que autorisa o Presidente da Provincia a conceder privilegio por 50 annos aos cidadãos Francisco Ferreira de Assis Fonseca e Pedro Betim Paes Leme, ou a quem melhores condições offerecer, para a construcção de um ramal de estrada de ferro, que, partindo da estação da Serraria, vá ter á povoação do Espirito Santo do Mar de Hespanha, e contém outras disposições.

O Barão da Villa da Barra, do Conselho de Sua Magestade o Imperador, Grande Dignitario da Imperial Ordem da Rosa, commendador da de Christo, e Presidente da provincia de Minas Geraes; faço saber a todos os seus habitantes que a Assembléa Legislativa Provincial decretou, o eu sanccionei a lei seguinte:

Art. 1.° Fica o Presidente da Provincia autorisado a conceder privilegio exclusivo por 50 annos aos cidadãos Francisco Ferreira de Assis Fonseca e Pedro Betim Paes Leme, ou a quem melhores condições offerecer, para a construcção de um ramal de estrada de ferro, de bitola estreita, que, partindo da estação da Serraria na Estrada de Ferro D. Pedro II, e seguindo o valle do Formoso, vá ter á povoação do Espirito Santo do Mar de Hespanha, e de um ramal que do ponto mais conveniente antes desta povoação será levado á cidade do Mar de Hespanha.

§ 1.° Esta linha será prolongada até S. João Nepomuceno.

§ 2.° Fica igualmente autorisado o Presidente da Provincia a garantir juros até 7 % sobre o capital maximo

de 3.000:000$000, empregado na construcção da referida linha, ainda que se não verifique por parte de outra empreza a dispensa da garantia de juros prevista no art. 3.º da lei n. 1980.

§ 3.º Fica salva aos concessionarios uma zona privilegiada de 20 kilometros para cada lado do eixo da linha.

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

Mando, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumprão e fação cumprir tão inteiramente como nella se contém.

O Secretario desta provincia a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Palacio da Presidencia da provincia de Minas Geraes, aos treze dias do mez de Junho do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e setenta e seis, quinquagesimo quinto da Independencia e do Imperio.

Barão da Villa da Barra.

Annexo N.º 41

DECRETO N.º 6471 de 18 de Janeiro de 1877

Approva com alterações os Estatutos da Companhia União Mineira, e autorisa a funccionar.

A Princeza Imperial Regente, em nome do Imperadór, attendendo ao que requereu a Companhia União Mineira, devidamente representada, e de conformidade com o parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, exarado em consulta de 12 de Dezembro do anno proximo findo. Ha por bem autorisal-a a funccionar, e approvar seus Estatutos, com as alterações que com este baixão, assignadas por Thomaz José Coelho de Almeida, do Conselho de Sua Magestade o Imperador, 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 18 de Janeiro de 1877, 56.º da Independencia e do Imperio.

PRINCEZA IMPERIAL REGENTE.

Thomaz José Coelho de Almeida

Estatutos da Companhia União Mineira

CAPITULO I

DA COMPANHIA

Art. 1.º A Companhia denominada União Mineira propõe-se á construcção de uma estrada de ferro de bitola estreita entre a estação da Serraria e o arraial do Espirito

Santo, que será mais tarde prolongada a S. João Nepomuceno, e mesmo além, e de um ramal á cidade do Mar de Hespanha.

Para esse fim a Companhia toma a si com todas as obrigações e direitos o contrato feito a 13 de Julho do corrente anno por Francisco Ferreira de Assis Fonseca e o engenheiro Pedro Betim Paes Leme, com a provincia de Minas, indemnisando aos concessionarios de todas as despezas feitas com os primeiros estudos, organisação de planta e projecto e mais trabalhos que tiverão por obtenção do privilegio, concedendo-lhes mil acções beneficiarias, que farão parte do capital da Companhia como representando quantias effectivamente dispendidas.

Caso porém a empreza não vá adiante, continuarão os concessionarios na posse do seu contrato.

Art. 2.° Logo que estes Estatutos forem approvados pelo Governo Imperial, a Companhia considerar-se-ha constituida, tendo a sua séde na Serraria.

Art. 3.° A duração da Companhia será de cincoenta annos.

Art. 4.° O capital da Companhia será de 3,000:000$000, distribuidos por 15,000 acções de 200$000 cada uma. Sómente a Assembléa Geral dos Accionistas poderá determinar o augmento deste capital, caso julgue necessario, prescrevendo o modo pratico de sua emissão, mediante approvação do Governo Imperial.

Art. 5.° As acções serão nominativas, e sua transferencia se fará por termo lavrado em livro especial.

Seu pagamento se fará por chamadas nunca maiores de 10 % annunciadas com um mez de antecedencia nos jornaes mais lidos da Côrte, e num da provincia.

Art. 6.° O pagamento das acções passadas posteriormente, depois de realisadas uma ou mais entradas das primitivas se fará por dous modos: ou seus donos no acto de

as subscreverem pagarão todas as entradas, que já tiverem as primitivas, collocando-se em pé de igualdade com os outros accionistas; ou satisfarão apenas a primeira entrada continuando a fazer as outras por occasião das chamadas geraes.

Para essas acções, porém, as entradas serão sempre de 10 %, embora a chamada geral seja menor, até que tenhão ellas attingido as quantias em que já estiverem as primitivas. Se mesmo no intervallo das chamadas os donos dessas acções quizerem ir fazendo entradas, mesmo menores de 10 % para se irem approximando das primitivas, poderão fazel-o. Isto, porém, não os desobrigará das entradas de 10 % por occasião das chamadas geraes.

Art. 7.° O accionista que não fizer a sua entrada no praso annunciado pagará uma multa de 10 % sobre o valor da chamada, se a fizer dentro de um mez depois do termo do primeiro praso; perdendo todos seus direitos e quantias já arrecadadas se, findo esse segundo praso, não tiver satisfeito a entrada e multa.

A Directoria, porém, poderá relevar o accionista do commisso, quando julgar attendiveis as razões allegadas.

Art. 8.° A Directoria não poderá dispor dos 7 %, garantidos pelo Governo Provincial, senão para pagamento dos dividendos aos accionistas.

Art. 9.° Por fallecimento de qualquer accionista passarão aos seus herdeiros todos os seus direitos e obrigações.

CAPITULO II

DA ASSEMBLÉA GERAL DOS ACCIONISTAS

Art. 10. Para tomar parte nas deliberações da Assembléa Geral é preciso possuir pelo menos cinco acções, devendo sua posse datar de pelo menos seis mezes antes de

sua convocação. Esta ultima restricção não se estende á primeira reunião da Assembléa.

Art. 11. A Assembléa Geral dos accionistas não poderá funccionar sem que se ache representada pelo menos a quarta parte do capital realisado.

Não se verificando essa condição na primeira reunião, convocar-se-ha outra para 15 dias depois, na qual poder-se-ha deliberar qualquer que seja o capital representado. Exceptua-se o caso de modificação ou reforma de Estatutos, no qual será imprescindivel a representação de mais da metade do capital realisado.

Art. 12. O accionista que não puder comparecer á Assembléa Geral poder-se-ha fazer representar por procuração a outro accionista, salvo o caso de eleição de Directoria e da Commissão Fiscal, em cuja eleição não se admittem votos por procuração.

Art. 13. Os votos serão contados por dezenas de acções; tendo um voto o individuo que possuir de cinco a dez acções, dous de dez a vinte, etc. Nem um accionista poderá possuir mais de vinte votos.

Art. 14. Serão admittidos á Assembléa Geral, exhibindo previamente os seus titulos, os tutores por seus pupillos, os maridos por suas mulheres e um dos membros de qualquer firma social ou corporação.

Art. 15. Haverá Assembléa Geral para prestação de contas e eleição da Directoria no primeiro mez de cada anno e em dia marcado pela Directoria.

Art. 16. A Assembléa Geral será presidida pelo maior accionista presente, ou pelo immediato, caso este se recuse. No caso de empate a sorte decidirá, não podendo fazer parte da mesa da Assembléa Geral os membros da Directoria ou Conselho Fiscal.

Art. 17. A Assembléa Geral só poderá ser convocada extraordinariamente pela Directoria, por deliberação propria

ou á requisição da Commissão Fiscal ou de um numero de accionistas que represente pelo menos um decimo do capital realisado. Essa convocação será feita com antecedencia de quinze dias pelos jornaes mais lidos da côrte e por um da provincia.

Art. 18. Só se tratará na Assembléa Geral extraordinaria do assumpto para que fôr ella convocada.

CAPITULO III

DA ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA

Art. 19. A Companhia será dirigida por cinco directores, que só poderão ser eleitos pela Assembléa Geral dentre os accionistas votantes. Exceptua-se a primeira Directoria, que ficará composta dos seguintes accionistas: Desembargador Pedro de Alcantara Cerqueira Leite, coronel José Ribeiro de Rezende, capitão Domingos Eugenio Pereira, Francisco Ferreira de Assis Fonseca e o engenheiro Pedro Betim Paes Leme, que, como taes, assignão estes Estatutos, e cujas funcções durarão quatro annos, a contar da approvação dos Estatutos.

Art. 20. Para que a Directoria possa funccionar é preciso a presença de pelo menos tres directores, que entre si escolherão o que os presida, quando por ventura falte o presidente effectivo.

Art. 21. A Directoria se reunirá ordinariamente num dos seis ultimos dias de cada mez; extraordinariamente quando o exijão os negocios da Companhia, no logar, dia e hora marcados pelo Presidente ou por quem suas vezes fizer.

Art. 22. O director que faltar a tres reuniões consecutivas considerar-se-ha ter resignado o logar, salvo o caso de molestia, devidamente provado, ou serviço da Companhia. Neste e em outros casos de impedimento de qualquer director, a Directoria nomeará o seu substituto.

Art. 23. Compete á Directoria:

§ 1.° Nomear dentre os seus membros um Presidente, que presida ás reuniões e faça executar as suas resoluções, e um Secretario que organise a acta das sessões.

§ 2.° Fazer os contratos de compra, venda ou empreitada.

§ 3.° Nomear todos os empregados necessarios e demittil-os quando convier, marcando os ordenados que nestes Estatutos não estiverem designados. Exceptua-se ainda durante os quatro primeiros annos o corpo de engenheiros, que ficará composto do engenheiro em chefe Pedro Betim Paes Leme e de outros engenheiros de sua exclusiva confiança.

§ 4.° Recolher a um Banco acreditado os dinheiros que não tiverem immediata applicação.

§ 5.° Fechar as contas no fim de cada semestre, e fazer dividendo dos lucros liquidos, nos mezes de Janeiro e Julho.

§ 6.° Apresentar annualmente o balanço do anno anterior e um circumstanciado relatorio do estado da Companhia.

§ 7.° Facilitar á Commissão Fiscal o exame da escripturação do archivo e dar as informações pedidas.

§ 8.° Decidir emfim sobre todos os negocios da Companhia para que lhe são conferidos plenos poderes.

Art. 24. A Directoria é competente para representar a Companhia em juizo activa e passivamente.

CAPITULO IV

DOS ORDENADOS

Art. 25. O Presidente será remunerado com 6:000$000 annuaes, e cada um dos outros directores com 4:000$000. O gerente, que poderá ser um dos directores, com 8:000$000, e o engenheiro em chefe com 10:000$000 annuaes.

CAPITULO V

DA FISCALISAÇÃO

Art. 26. Haverá uma Commissão Fiscal nomeada pela Assembléa Geral e composta de tres membros, cujo mais votado será o relator. Essa Commissão examinará as contas da Directoria e o estado, quer financeiro, quer administrativo da Companhia, do que tudo fará sciente á Assembléa Geral dos accionistas.

CAPITULO VI

DO DIVIDENDO, FUNDO DE RESERVA E AMORTISAÇÃO

Art. 27. Dos lucros liquidos de cada semestre se deduzirão 5 % para fundo de reserva, o qual é exclusivamente destinado a fazer face ás perdas do capital social desfalcado, ou ao reparo das obras da Companhia.

O fundo de reserva será convertido em apolices da divida publica geral ou provinciaes, que gosarem dos mesmos privilegios das geraes, ou em bilhetes do thesouro ou em letras hypothecarias de Bancos de credito real, que tiverem garantia do Governo, a juizo da Directoria.

Do mesmo far-se-ha dividendo pelos accionistas, na proporção do capital com que cada um tiver entrado.

Art. 28. Desde que o dividendo exceda de 8 % a Companhia começará a fazer o seu fundo de amortisação, deduzindo para isso uma porcentagem tal, que no fim dos cincoenta annos seja restituido aos accionistas o valor de suas acções. Não se farão dividendos, emquanto o capital social, desfalcado, em virtude de perdas, não fôr integralmente restabelecido.

CAPITULO VII

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 29. A Companhia poderá ter agencias onde forem ellas necessarias, cujos poderes lhe serão conferidos pela Directoria.

Art. 30. A Companhia se dissolverá no caso previsto no contrato, e quando se verificar a perda de dous terços de seu capital, devendo o modo pratico da sua liquidação ser determinado em Assembléa Geral, de accordo com o que dispõe o Codigo do Commercio.

Art. 31. Os abaixo assignados, subscriptores de acções, representando mais de metade do capital da projectada Companhia União Mineira, declarão aceitar estes Estatutos em todos os seus artigos, e autorisão a Directoria, já mencionada no art. 19, a solicitar do Governo Imperial a approvação destes Estatutos com as modificações que ao mesmo Governo aprouver.

A Directoria,

Desembargador Pedro d'Alcantara Cerqueira Leite.
Coronel José Ribeiro de Rezende.
Commendador Domingos Eugenio Pereira.
Francisco Ferreira d'Assis Fonseca.
Dr. Pedro Betim Paes Leme.

(Seguem-se outras assignaturas.)

Annexo N.° 42

LEI N.° 2893 de 23 de Outubro de 1882

Exonera a Companhia União Mineira da obrigação de constituir o ramal para a Cidade do Mar de Hespanha, e contém outras disposições.

O Dr. Theophilo Ottoni, Presidente da provincia de Minas Geraes: Faço saber a todos os seus habitantes, que a Assembléa Legislativa Provincial decretou, e eu sanccionei a lei seguinte:

Art. 1.° Fica a Companhia União Mineira exonerada da obrigação de construir o ramal para a cidade do Mar de Hespanha, obrigando-se a ceder dos privilegios de zona para a construcção do dito ramal á empreza ou emprezarios que se propuzerem a leval-o a effeito.

§ unico. Fica neste caso o Presidente da Provincia autorisado a transferir os mesmos privilegios e favores, que á Companhia União Mineira são garantidos pela lei n.° 2224, ao emprezario ou empreza que se organisar para a construcção de um ramal de estrada de ferro, da cidade do Mar de Hespanha á estação do Chiador, ou outro ponto mais conveniente da Estrada de Ferro D. Pedro II podendo prolongar-se até ao arraial do Aventureiro.

Art. 2.° Fica o Presidente da Provincia autorisado a garantir ao emprezario, ou á Companhia que se organisar, os juros de 7 % ao anno sobre o capital maximo de oitocentos contos de réis, pelo praso de 30 annos.

§ 1.° A empreza ou emprezario que se propuzer a construir o ramal para a cidade do Mar de Hespanha, come-

çará os seus trabalhos dentro do praso de 18 mezes, da data da assignatura do contrato, e deverá concluil-os dentro do praso de 36 mezes, da data da inauguração dos mesmos.

§ 2.º O Governo Provincial requisitará do Governo Geral isenção dos direitos de importação e fretes para os materiaes de construcção e trem rodante do dito ramal.

§ 3.º As plantas e orçamentos serão apresentados ao Governo, para serem devidamente approvados, no praso de 12 mezes, da assignatura do contrato.

§ 4.º No contrato para a construcção, uso e gôso do ramal do Mar de Hespanha, será incluida a clausula de reversão da estrada e seus accessorios para o dominio da provincia, no fim do praso de 50 annos, contados do dia da inauguração da ultima secção do mesmo ramal.

Art. 3.º Para o pagamento da quantia de juros fica o Presidente da Provincia autorisado a fazer as necessarias operações de credito.

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

Mando, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumprão e fação cumprir tão inteiramente como nella se contém.

O Secretario desta provincia a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Palacio da Presidencia da provincia de Minas Geraes, aos vinte e tres dias do mez de Outubro do Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e oitenta e dous, sexagesimo primeiro da Independencia e do Imperio.

Theophilo Ottoni.

Sellada e publicada nesta Secretaria, aos 14 de Novembro de 1882.

Camillo A. M. de Brito.

Escriptura de venda, cessão e traspasse que faz a Directoria da Companhia Estrada de Ferro Ramal do Rio Novo, de sua estrada e material á Companhia Leopoldina.

Saibão quantos esta virem que no anno do nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e oitenta e quatro, aos dezenove dias do mez de Setembro, nesta côrte do Rio de Janeiro, perante mim Tabellião comparecerão como outorgantes vendedores a Directoria da Companhia Ramal do Rio Novo, situada na provincia de Minas Geraes, representada pelo seu Presidente, Dr. Pedro Betim Paes Leme, competentemente autorisado pela Assembléa Geral dos accionistas, de 12 do corrente mez, como consta da respectiva acta, e como outorgada compradora a Companhia Leopoldina, representada pelo presidente de sua Directoria, o Dr. Antonio Paulo de Mello Barreto, igualmente autorisado pela Assembléa Geral de seus accionistas e Estatutos da Companhia, os presentes reconhecidos pelos proprios de mim Tabellião e das testemunhas abaixo nomeadas e assignadas e estas tambem de mim conhecidas, do que dou fé, e de terem-me apresentado a distribuição do theor seguinte: — Ao Dr. Marcolino Moura, se distribuiu uma escriptura de venda, cessão e traspasse que fez a Directoria da Companhia Estrada de Ferro Ramal do Rio Novo de sua estrada e material á Companhia Leopoldina. Rio, em 19 de Setembro de 1884. — *A. J. Lacaze.* E perante as mesmas testemunhas foi dito que pelo presente instrumento e na melhor fórma de direito vende, cede e

transfere a posse de sua estrada de ferro e estação á Companhia Leopoldina, sob as clausulas e condições seguintes: 1.ª A Companhia Ramal do Rio Novo vende á Companhia Leopoldina a sua estrada com cerca de sete kilometros entre as estações de Furtado Campos e a estação do Rio Novo, linha telegraphica e mais o material em ser constante de trilhos, chapas, pregos e parafusos pela quantia de cento e quarenta e seis contos de réis, representada por setecentos e sessenta e oito debentures de duzentos mil réis cada uma, sendo cincoenta contos de réis pelos bens de raiz e noventa e seis contos de reis pelos moveis. 2.ª Estas debentures serão da 2.ª serie, vencendo o juro de 6 $^{1}/_{2}$ % annuaes pagos semestralmente e amortisação de 1 % e terão os mesmos direitos hypothecarios e penhoraticios que os da mesma serie. 3.ª O pagamento se fará pela seguinte fórma: duzentas e cinco debentures entregues directamente ao empreiteiro Manoel José Gonçalves Esquerdo, em resgate dos titulos da mesma importancia, que lhes passou a Directoria do Ramal em pagamento do saldo da sua empreitada, e as restantes serão inscriptas nos livros da Companhia Leopoldina, segundo a lista dos possuidores, que lhe fornecerá a Directoria do Ramal, á qual serão ellas entregues. 4.ª Caso o empreiteiro Esquerdo se recuse a essa substituição a Companhia Leopoldina respeitará os titulos a elle passados pela Companhia Ramal do Rio Novo, subrogando-se em todos os onus e obrigações nelles estipulados. 5.ª A entrega da estrada se fará no dia em que receber a Companhia Leopoldina a União Mineira, como parte integrante que é della e depois de effectuado o pagamento ajustado, sendo porém garantidos á Directoria e gerente passes gratuitos até o fim do corrente anno para procederem á liquidação, bem como transporte até á estação da Serraria de toda a sua bagagem, mobilia, quando tiverem de mudar-se. Outrosim são conferidos pela Companhia Leopoldina em seus

trens passes gratuitos individuaes e por espaço de 5 annos contados da data da entrega aos ex-directores e gerente commendador Francisco Ferreira de Assis Fonseca, José Custodio Ferreira e Pedro Betim Paes Leme.

Antonio Paulo de Mello Barreto.
Pedro Betim Paes Leme.

Escriptura de compra, venda, cessão, e hypotheca que fazem simultaneamente á Fazenda Provincial de Minas, representada pelo Doutor Procurador Fiscal, e as Companhias das Estradas de Ferro União Mineira e Leopoldina no valor de Rs. 2,990:612$625 na fórma abaixo.

Saibão quantos este publico instrumento de escriptura de compra, venda, cessão e hypotheca virem, que sendo no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e oitenta e quatro, nesta cidade de Ouro Preto, aos dezeseis de Agosto do dito anno em a Secretaria da Presidencia da Provincia, onde eu Tabellião fui vindo, e sendo ahi comparecerão partes havidas e contractas, a Fazenda Provincial de Minas, representada pelo Dr. João Gomes Rabello Horta, Procurador Fiscal, a Directoria da Estrada de Ferro Leopoldina representada pelo seu procurador bastante o cidadão Francisco Candido Soares da Silva, e a Directoria da Estrada de Ferro União Mineira representada por bastante procurador, o Dr. Pedro Betim Paes Leme, os quaes neste acto apresentárão procurações, que abaixo ficão transcriptas, aquelles moradores desta cidade, e este no municipio do Juiz de Fóra desta provincia, uns e outros, conhecidos de mim Tabellião e das testemunhas abaixo assignadas, do que dou fé; perante as quaes pelo Dr. João Gomes Rabello Horta, foi dito que tendo o Governo Provincial, resolvido em virtude da lei numero tres mil cento e setenta e tres, de vinte e dous de Outubro de mil oitocentos e oitenta e tres, em comprar

a Estrada de Ferro União Mineira, de accordo com a respectiva Directoria para isso autorisada pela Assembléa Geral dos accionistas de quinze de Maio ultimo, e transferir em acto continuo a dita estrada por venda, como vendido tem a Companhia Estrada de Ferro Leopoldina, conforme o contrato celebrado em doze do corrente abaixo transcripto, que fará parte integrante desta escriptura, foi nelle estipulado o seguinte; em que concordárão os procuradores das Directorias das Estradas de Ferro União Mineira e Leopoldina, sem a menor restricção: — Termo de contrato de encampação, compra e venda que entre si fazem a provincia e as Companhias Leopoldina e União Mineira: — Aos doze dias do mez de Agosto de mil oitocentos e oitenta e quatro, comparecerão em o Palacio da Presidencia perante o Excellentissimo Senhor Presidente da Provincia, os procuradores das Companhias União Mineira e Leopoldina abaixo assignados para o fim de tratarem da encampação da União Mineira, por parte da provincia, e successiva venda da mesma á Companhia Leopoldina, e convencionárão que, tendo o Governo Provincial resolvido a dita encampação, em virtude da lei numero tres mil cento e setenta e tres, de vinte e dous de Outubro de mil oitocentos e oitenta e tres, fosse ella feita amigavelmente, aceitando-a a Companhia União Mineira e consentindo na venda e cessão da sua estrada pela provincia á Companhia Leopoldina sob as condições seguintes:

Primeira. — Decretada de encampação deverá a Companhia União Mineira entregar á Companhia Leopoldina a sua linha ferrea com cento e dez kilometros, e seus desvios, todo o seu material rodante, linha telegraphica, onze (11) estações com seus moveis e utensilios, tres abrigos de trens nas estações terminaes, uma officina completamente montada, dous depositos de almoxarifado em Bicas, as casas existentes e o predio sito na Serraria, ficando esta

ultima Companhia de posse de todos os direitos da primeira firmados em lei e contratos.

Segunda. — O acto de encampação só será considerado como acabado e a venda feita, no dia em que fôr effectuada a entrega do acervo acima mencionado, o que se verificará depois de effectuado o pagamento por parte da Leopoldina e de ter o Governo Provincial pago á Companhia União Mineira, as quantias devidas para complemento da garantia de juros até o dia trinta de Agosto do corrente anno.

Terceira. — As contas da Companhias serão apresentadas até o dia trinta de Agosto do corrente anno, e a Companhia União Mineira continuará sua posse e a trafegar a estrada até o dia trinta de Setembro, dia em que entregará á Leopoldina, preenchidas as condições anteriores, ficando a provincia responsavel pela garantia dos juros devidos á Leopoldina desse dia em diante, ou a em que começar a vigorar o contrato.

Quarta. — Para o processo das contas da Companhia União Mineira e respectivo pagamento da garantia, terá o Governo quinze dias, até o decimo quinto dia da entrega das contas.

Quinta. — Pela mora do pagamento da garantia além dos quinze dias estipulados, pagará o Governo o juro de seis por cento da quantia devida, a menos que esta demora seja motivada por irregularidades de contas, do que será logo a Companhia avisada, ficando a Companhia Leopoldina responsavel pelos juros dos debentures desde o dia em que lhe fôr entregue a Estrada União Mineira.

Sexta. — Se por qualquer motivo deixar de ser cumprida, qualquer das estipulações da clausula segunda até o fim do corrente anno, considerar-se-ha de nenhum effeito este ajuste, bem como o contrato para o prolongamento

da Leopoldina celebrado nesta mesma data, continuando a União Mineira na posse da sua estrada e contratos.

Setima. — A Companhia Leopoldina obriga-se a respeitar e cumprir o contrato de cessão e arrendamento do ramal do Rio Novo, a cuja Directoria e gerente são garantidos passes geraes nas duas linhas para fiscalisação do serviço do trafego mutuo; e cumprirá tambem o contrato recentemente celebrado com a Directoria do ramal do Rio Pardo para entroncamento e trafego mutuo.

Oitava. — O preço da compra da União Mineira feita pela provincia e subsequente venda á Companhia Lepoldina será de dous mil novecentos e noventa contos seiscentos e doze mil seiscentos e vinte e cinco réis—Rs. 2.990:612$625— sendo dous mil quinhentos sessenta e um contos seiscentos e doze mil seiscentos e vinte e cinco réis—Rs. 2.571:612$625— em debentures de duzentos mil réis — Rs. 200$000 — cada um e quatrocentos e dezenove contos de réis—Rs. 419:000$— dos debentures da União Mineira nesta conformidade.

Nona. — A Companhia Leopoldina toma a si a responsabidade dos serviços dos juros e da amortisação dos Rs. 419:000$000 dos debentures da União Mineira ainda não resgatados, subrogando-se nos onus hypothecarios da escriptura de dous de Setembro de mil oitocentos e oitenta e um.

Decima. — Os debentures vencerão os juros de seis e meio por cento pagos por semestres vencidos na primeira quinzena de Abril e Outubro de cada anno em dia que fôr designado no coupon, e serão amortisados com o minimo de um por cento e mais os juros de seis e meio das quantias que fôrem sendo amortisadas.

Decima primeira. — A amortisação dos debentures será feita mediante sorteio com publicidade em dia, logar e hora préviamente annunciados pela imprensa, no mez de

Outubro com os juros vencidos até o dia do sorteio; ou por compra na praça, sendo no primeiro caso publicados os numeros extrahidos, e no segundo os amortisados por compra.

Decima segunda. — Estes debentures terão numeração especial e serão inscriptos nos registros da Companhia Leopoldina segundo a lista de possuidores fornecida pela União Mineira.

Decima terceira. — A divida representada pelos debentures é garantida por penhor e hypotheca dos bens da Companhia Leopoldina, preferindo-os seus portadores em caso de liquidação a quaesquer credores hypothecarios privilegiados e chirographarios, esta garantia comprehende capital e juros.

Decima quarta. — No caso imprevisto de não pagamento de juros, os debentures sorteados por motivo que não determine a liquidação, os seus portadores terão acção decendiaria contra a Companhia Leopoldina guardando-se na execução a ordem estabelecida no artigo quinhentos e doze do Decreto numero setecentos e trinta e sete.

Decima quinta. — O penhor que garante a divida e seus juros comprehende: — todos os moveis, materiaes em deposito, apparelhos, machinas e ferramentas de officinas, material rodante, adquirido ou a adquirir em substituição dos actuaes; este penhor é pactuado com a clausula. — Constituti — pelo que continuão os bens em poder da Leopoldina.

Decima sexta. — A hypotheca especial que garante à mencionada divida comprehende todos os immoveis e vias-ferreas que a Companhia possue ou por este acto adquire.

Decima setima. — A provincia de Minas como compradora e vendedora da Estrada União Mineira e credora

hypothecaria da Companhia Leopoldina, transfere a aquella em pagamento da encampação, os debentures pagos pela Leopoldina bem como a hypotheca e penhor que as garante.

Decima oitava. — A Companhia Leopoldina entregará directamente á União Mineira esses debentures para ella proceder á sua distribuição.

Decima nona. — Os portadores desses debentures e de seus coupons de juros considerão-se representantes da Companhia União Mineira para todos os effeitos deste contrato, que reduzido a escriptura publica, será registrado na Junta Commercial do Rio de Janeiro, séde da Companhia Leopoldina. A pedido das partes transcreve-se a condição decima sexta do pacto celebrado entre os Directores das Companhias contratantes. — Decima sexta. — Que tendo a Directoria da União Mineira plenos e illimitados poderes para resolver sobre o objecto da lei numero tres mil cento e setenta e tres de vinte e dous de Outubro de mil oitocentos e oitenta e tres taes quaes lhe forão dados pela Assembléa Geral dos accionistas de quinze de Maio do corrente anno, mas, não os tendo a Directoria da Companhia Leopoldina, sómente effectuar-se-ha a entrega de todo o acervo vendido á compradora depois que a Assembléa Geral de seus accionistas autorisar a celebração da compra, sob as condições precedentes, e depois que o Governo Provincial houver pago os juros devidos para complemento da garantia até o dia que fôr fixado para a entrega. Tambem concordárão as duas Companhias por estipulação particular, em receber a Leopoldina as encommendas de carros de cargas, sobresalentes e saccos mandados vir do estrangeiro, indemnisando a União Mineira do seu custo, e despezas de frete, seguros, commissão e direito, menos os direitos sobre os saccos. E por estarem de pleno accordo assignárão o presente e mais duas vias de igual

theor e data. E para firmeza do que ficou estipulado lavrou-se o presente termo que vai assignado por S. Ex.ª o Sr. Dr. Presidente da Provincia, pelos representantes das duas Companhias Leopoldina e União Mineira, e pelo Dr. Procurador Fiscal representante da provincia, por duas testemunhas e comigo Gabriel de Oliveira Santos, Secretario da Provincia.

Antonio Gonçalves Chaves.
João Gomes Rebello Horta.
Pedro Betim Paes Leme.
F. C. Soares da Silva.
Aurelio Vaz de Mello.
José Antonio da Silveira Drummond.

Companhia E. de F. Leopoldina

Trafego

Trafego

Possue actualmente esta Companhia, para o movimento ascendente de seu trafego, dous pontos de entroncamento com a ferro-via D. Pedro II, importantissimo proprio do Estado. Um destes, e o mais antigo, começa na estação de Porto Novo do Cunha, extremo do ramal desse nome; e o outro em Serraria, estação da linha do centro do mesmo proprio, comprehendida em sua 4.ª secção.

Achão-se abertas ao trafego, ficando muitas outras dependentes da conclusão dos prolongamentos desta Companhia, 66 estações, que constituem presentemente sua linha principal, seus ramaes e sub-ramaes, a saber:

Na linha principal.....	30
No ramal do Sumidouro.....	5
» » » Pirapetinga.....	3
» » » Muriahé.....	9
» » de Leopoldina.....	1
» » » Serraria.....	11
No sub-ramal do Muriahé....	2
» » » Pomba.....	2
» » » Rio Novo...	1
Na linha da ligação do ramal da Serraria com a linha principal.....	2
	66

Data de 8 de Outubro de 1874 o trafego desta Companhia, sendo que por sua exclusiva iniciativa forão abertas

51 dessas estações, e adquiridas as restantes por compra ás extinctas Companhias União Mineira, Pirapetinga e Rio Novo nas épocas seguintes :

Por exclusiva iniciativa

Em	1874.....	5
»	1875.....	2
»	1876.....	3
»	1877.....	2
»	1878.....	1
»	1879.....	5
»	1880.....	2
»	1883.....	3
»	1884.....	1
»	1885.....	13
»	1886.....	14
		51

Por compra

Em	1883.....	3
»	1884.....	12
		15

Ficão situadas na provincia do Rio de Janeiro as 5 estações de que se compõe o ramal do Sumidouro, e na de Minas Geraes todas as outras. As primeiras servem ao fertil municipio do Carmo, e as restantes aos grandes e productivos municipios de S. José d'Além Parahyba, Leopoldina, Cataguazes, Pomba, Ubá, Rio Branco, Viçosa, Ponte Nova, Marianna, S. Paulo do Muriahé, Juiz de Fóra, Mar de Hespanha, S. João Nepomuceno e Rio Novo.

A 23 dessas estações cabe hoje a garantia de juros de 7 % concedida pela provincia de Minas Geraes. Achão-

se 8 situadas na linha principal, 11 no ramal de Serraria, 2 na linha da ligação e igual numero no sub-ramal do Pomba.

Successivamente abertas ao trafego as estações do actual prolongamento do ramal do Muriahé, estender-se-ha então a cinco pontos differentes a mesma garantia de juros.

Das restantes, 24 ficão comprehendidas nas linhas que obtiverão subvenção kilometrica de 9:000$000, por concessão da mesma provincia, sendo 12 na linha principal, 9 no ramal do Muriahé, 1 no da Leopoldina e 2 no sub-ramal de S. Paulo do Muriahé.

Achão-se as estações divididas em 4 cathegorias, e cada uma dellas confiada a um agente responsavel, sob as vistas immediatas de um inspector do trafego, e as do seu ajudante, ambos com residencia nos pontos de entroncamento com a estrada de ferro D. Pedro II, acima referidos.

Nas estações de 1.ª classe é sempre o agente auxiliado por um conferente, e nas de 2.ª a 4.ª por um praticante de 1.ª ou 2.ª ordem, conforme o seu movimento e circumstancias especiaes. Os trabalhadores completão o quadro das estações, cumprindo-lhes tambem o encargo de guarda-chaves.

Ao pessoal das estações compete: além do serviço telegraphico e o de movimento de trens, — o recebimento e a expedição dos despachos pagos ou a pagar, o fornecimento de dinheiro para supprimento aos fazendeiros, o aluguel de saccos para quaesquer expedições de café e de outros cereaes, a venda de sal aos tropeiros e centros criadores, e finalmente a arrecadação de todos os impostos da provincia de Minas Geraes, mediante a gratificação de 4 % a esta Companhia, segundo o respectivo contrato.

Como auxiliares de ambos os escriptorios do trafego

existem 4 empregados, e 2 telegraphistas especialmente para a recepção e transmissão do serviço interno, sempre em contacto com as estações intermediarias, que são hoje em numero de 12.

Incumbido da reparação dos apparelhos telegraphicos, alimentação das pilhas, e conserva das respectivas linhas e seus postes, é tambem mantido um empregado mechanico, auxiliado por 3 guarda-fios. Taes apparelhos são do systema Morse, de uma das bussolas, e alimentados por pilhas de Leclanché, medindo o fio telegraphico quatro millimetros de diametro.

Para o serviço do trafego mutuo com a estrada de ferro D. Pedro II existem mais 2 agentes, 2 telegraphistas e 3 conferentes, sendo estes ultimos exclusivamente para os misteres de importação e exportação, além dos guarda-chaves e trabalhadores indispensaveis ás necessidades da occasião; concorrendo, entretanto, esta Companhia com a metade apenas dos vencimentos desse pessoal, conforme o accordo celebrado com essa mesma estrada.

Sob a direcção do trafego estão finalmente os conductores de trem, em numero de 22, e classificados em tres cathegorias, 9 bagageiros e 60 guarda-freios em circumstancias ordinarias.

Assidua tem sido, de um anno a outro, a providencia da formação de novos trens, á vista do transito crescente de viajantes, e do desenvolvimento da importação, e do da exportação, principalmente; factos estes que se tém dado por motivo quer do trafego interno, como do externo, produzindo desta arte o augmento constante da receita desta Companhia, e nessa proporção o das rendas das provincias de Minas Geraes e do Rio de Janeiro, cuja lavoura e industria se desenvolvem a par dos progressos

do commercio. E' tudo isso devido, em grande parte, quer aos prolongamentos das linhas desta Companhia, e modicidade de suas differenciaes ; quer ao estabelecimento de florescentes engenhos centraes de assucar de canna com machinismos especiaes, á margem desta estrada, produzindo abundante exportação desse producto e de outros dessa materia prima; e a varios engenhos de beneficiar café, contiguos ás estações, que, de um anno a outro se installão, duplicão e prosperão, tambem animados pelo auxilio de aperfeiçoados apparelhos; uns e outros, tanto quanto possivel, acoroçoados pela administração desta Companhia.

Assim é que, inaugurado o trafego desta Companhia sómente com 2 trens mixtos e dous facultativos de cargas, é hoje mantido por 24 trens, sendo 2 de passageiros, e os demais mixtos, 5 de cargas, mais ou menos utilisados diariamente, além de um especial de viajantes bi-semanal, em correspondencia com os trens nocturnos da ferro-via D. Pedro II.

Dahi o horario em vigor organizado de modo que os trens ordinarios e especiaes, expressos ou mixtos estão em franca communicação com todos os pontos das linhas desta Companhia, e bem assim com as estradas de Carangola e D. Pedro II, que por sua vez estabelecem correspondencia immediata e quotidiana entre esta Companhia e grande numero de estradas de ferro, que lhes são convergentes.

Terminada essa breve exposição sobre o regimen economico da administração do trafego desta Companhia, e sobre a de seu importante movimento; e indicadas as principaes origens de suas rendas, compararemos o movimento e receita do trafego nos annos de 1875 e 1885, segundo os quadros abaixo formulados com dados estatisticos :

MOVIMENTO

ANNOS	PASSAGENS (Quantidade)	BAGAGENS E ENCOMMENDAS (Kilogrammas)	MERCADORIAS (kilogrammas)			ANIMAES (Quantidade)	VEHICULOS (Quantidade)
			IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO			
			Diversos	*Café*	*Diversos*		
1875	51.430	148.308	2.690.893	9.711.079	1.719.077	992	19
1885	203.085	1.344.404	14.440.616	51.209.990	20.819.414	7.635	225
Differença para mais em 1885.	151.655	1.196.096	11.749.723	41.498.911	19.100.337	6.643	206
equivalente á.....	394 %	906 %	536 %	527 %	1211 %	769 %	1184 %

RECEITA

ANNOS	PASSAGENS	BAGAGENS E ENCOMMENDAS	ANIMAES E VEHICULOS	MERCADORIAS	RENDAS DIVERSAS	SAL	ALUGUEL DE SACCOS	TOTAL
1875	57:584$330	4:909$670	2:309$780	191:044$445	43:235$350	1:204$850	19:821$890	320:110$315
1885	419:265$072	42:711$632	12:623$080	1.465:896$706	180:732$898	10:994$312	81:273$130	2.213:496$830
Differença para mais em 1885...	361:680$742	37:801$962	10:313$300	1.274:852$261	137:497$548	9:789$462	61:451$240	1.893:386$515
equivalente á.....	728 %	869 %	546 %	768 %	418 %	912 %	410 %	691 %

Pelo seguinte mappa vê-se tambem qual a somma e especies dos impostos arrecadados pelas estações em trafego, no mesmo anno de 1885; e o confronto lisongeiro com o primeiro periodo em que ficou a cargo desta Companhia essa arrecadação da provincia de Minas:

ANNOS	PASSAGENS	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	TOTAL
1880 e 1882 (11 mezes)..	5:746$045	88:594$223	272:164$398	366:504$666
1885.....	42:716$188	240:141$574	887:039$330	1.119:897$032
Differença para mais em 1885.....	36:970$083	151:547$351	564:874$932	753:392$366
equivalente á.....	743 %	271 %	307 %	305 %

Addicionando-se a quantia de 44:795$881, proveniente da gratificação de 4 %, auferida por esta Companhia sobre a arrecadação supra de 1885, á de 2.213:496$830, desse mesmo periodo sobre o movimento do trafego, conforme o

mappa respectivo, vê-se que a receita proveniente dos trabalhos a cargo das estações em 1885 elevou-se a 2.258:292$611, isto é, 705 % mais sobre a receita do anno de 1875, tomada para confronto.

Movimento de trens

No anno findo de 1886 o numero de trens foi o seguinte:

ESPECIFICAÇÃO	Linha do centro até S. Geraldo	Prolongamento de S. Geraldo	RAMAES					Totaes
			Sumidouro	Pirapetinga	Muriahé	Sub-ramal de S. Paulo	Leopoldina	
Trens de viajantes.....	774	40	.....	.....	44	.....	.....	858
» mixtos.....	730	730	730	730	730	705	1,460	5,815
» de cargas.....	1,329	667	7	20	150	7	8	2,188
» especiaes de viajantes...	46	28	4	6	9	6	2	101
» de inspecção.....	56	25	36	26	43	32	26	244
Trem imperial.....	2	2	.....	.....	.....	.....	.....	4
	2,937	1,492	777	782	976	750	1,496	9,210

O percurso dos mesmos trens foi o seguinte:

	ESPECIFICAÇÃO	Linha do centro até S. Geraldo	Prolongamento de S. Geraldo	RAMAES					Totaes
				Sumidouro	Pirapetinga	Muriahé	Sub-ramal de S. Paulo	Leopoldina	
Trens	De viajantes...	158,974	5,606	20,330	.....	5,346	.....	.....	169,926
	Mixtos.....	149,410	73,872	159	22,630	65,196	10,736	18,980	361,154
	De cargas.....	68,743	33,682	182	703	8,164	117	255	111,823
	Especiaes de viajantes.....	3,368	2,970	.....	163	754	88	24	7,549
	De inspecção...	6,414	2,560	1,072	708	3,320	382	271	14,727
	Imperial.....	437	260	.....	.....	.....	.....	.....	697
		387,346	119,950	21,743	24,204	82,780	11,323	19,530	765,876

O percurso dos vehiculos no mesmo anno foi o seguinte:

Carros de viajantes.....	1.240,581	kilometros.
» de bagagens.....	372,276	»
» de animaes.....	480,664	»
» fechados.....	1.983,332	»
» abertos	722,508	»
Total.....	5.003,361	kilometros.

Não está incluido o percurso dos trens de lastro e o dos do ramal de Serraria, onde o percurso dos vehiculos foi de 1.061$532 kilometros; o numero de trens-kilometro de 201,887 e a composição média dos trens por kilometro de 5,2 carros.

Telegrapho

O serviço telegraphico é feito com duas linhas até Recreio e dahi em diante linha singela.

Os apparelhos são do systema Morse simples:

Existe em S. José uma pequena officina para reparações dos apparelhos telegraphicos.

Arrecadação realisada dos impostos da provincia de Minas

DATAS	PASSAGENS	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	TOTAL
Fevereiro a Outubro de 1880	.....	62:745$611	165:377$722	228:123$333
Setembro a Dezembro de 1882	5:746$045	25:848$612	106:786$676	138:381$333
No anno de 1883.....	24:114$955	126:268$163	338:558$085	488:941$203
» » » 1884.....	27:191$403	179:865$083	462:810$601	669:867$087
» » » 1885.....	42:716$128	240:141$574	837:039$330	1.119:897$032
Janeiro a Junho de 1886.....	24:208$555	139:506$571	257:649$167	421:364$293
Somma.....	123:977$086	774:375$614	2.168:221$581	3.066:574$281

OBSERVAÇÕES

Pela arrecadação dos impostos acima percebe a Companhia a gratificação de 4 %.

No anno de 1880 não estava ainda decretado o imposto de 10 % sobre passagens.

Movimento de passagens, bagagens e encommendas, mercadorias, animaes e vehiculos

ANNOS	PASSAGENS	BAGAGENS E ENCOMMENDAS	MERCADORIAS			ANIMAES	VEHICULOS
			Importação	Exportação			
			Diversos	Café	Diversos		
1874	9.637	23.857	749.252	3.233.513	420.246	155	6
1875	51.430	148.308	2.690.893	9.711.079	1.719.077	992	19
1876	56.034	174.140	3.913.810	9.284.527	2.348.752	1.452	12
1877	74.352	235.443	4.731.167	12.611.565	6.794.898	2.134	20
1878	89.699	301.515	5.353.842	16.165.378	7.076.526	2.610	41
1879	107.776	547.290	5.724.829	20.741.672	10.019.884	2.845	59
1880	128.572	996.008	7.106.919	22.190.533	8.827.201	2.994	62
1881	127.281	909.475	6.440.234	23.465.896	12.729.789	3.701	71
1882	105.373	685.214	5.493.516	21.801.994	16.462.784	3.818	75
1883	115.327	729.126	6.529.212	25.582.441	25.057.698	9.575	74
1884	130.944	988.561	8.471.356	27.133.217	19.695.400	7.230	189
1885	203.085	1.344.404	14.440.616	51.209.990	20.819.414	7.635	225
1886 (1.º semestre)	128.512	930.732	8.715.460	18.053.881	10.105.729	4.481	95
Somma	1.328.022	8.014.073	80.361.106	261.185.686	142.077.398	49.622	948

OBSERVAÇÕES. — O movimento do assucar, feijão e milho do anno de 1885, e do 1.º semestre de 1886 incluido nas mercadorias diversas do mappa acima, foi o seguinte:

ANNOS	IMPORTAÇÃO			EXPORTAÇÃO			TOTAL		
	Assucar	Feijão	Milho	Assucar	Feijão	Milho	Assucar	Feijão	Milho
1885	301.798	.....	.....	309.543	.....	181.908	611.341	.....	181.908
1886 (1.º semestre)	69.321	687.709	10.620	704.119	20.310	315.436	773.440	708.019	326.056
Somma	371.119	687.709	10.620	1.013.662	20.310	497.344	1.384.781	708.019	507.964

Companhia E. de F. Leopoldina

Dados sobre a Locomoção e Officinas

Locomoção

A Companhia Estrada de Ferro da Leopoldina possuia, a 31 de Dezembro de 1886, 40 locomotivas de diversos typos e fabricantes, a saber:

Duas locomotivas-tender inglezas de 6 rodas conjugadas, sem jogo (penny-truck) na frente, dos fabricantes Manning Wardle, Leeds. — O deposito d'agua fica por cima da caldeira.

Cylindros = $0^m,300$ de diametro; $0^m,450$ lance do piston.
Rodas motrizes = $0^m,800$ de diametro, todas as rodas com frisos.
Base de rodas rigida = $3^m,356$.
Peso da machina = 14000 kilogrammas.
Tracção livre em toneladas em nivel = 400.
Tracção livre em toneladas em rampas de 2,5 % = 60.

Duas locomotivas allemãs de Kraus, de 6 rodas conjugadas, sem jogo na frente. — O deposito d'agua, apezar do tender, estende-se igualmente por baixo da caldeira entre os longerons e por entre os eixos das rodas motrizes.

Cylindros = $0^m,225$ de diametro; $0^m,400$ lance do piston.
Rodas motrizes = $0^m,800$ de diametro, todas as rodas com frisos.
Base de rodas rigida = $1^m,800$.
Peso da machina = 14000 kilogrammas.
Tracção livre em toneladas em nivel = 200.
Tracção livre em toneladas em rampas de 2,5 % = 29.

Uma locomotiva-tender allemã de Kraus, de 4 rodas conjugadas, sem peso na frente. — O deposito d'agua fica por baixo da caldeira entre os longerons e os eixos das rodas motrizes.

Cylindros = 0m,225 de diametro, 0m,400 lance do piston.

Rodas motrizes = 0m,800 de diametro.

Base de rodas rigida = 1m,800.

Peso da machina = 9 toneladas.

Tracção livre em toneladas em nivel = 150.

Tracção livre em tonelada em rampas de 2,5 % = 20.

Tres locomotivas inglezas de carga de 6 rodas conjugadas, com um jogo na frente. — Fabricantes Fox Walker.

Cylindros = 0m,330 de diametro; 0m,500 lance do piston.

Rodas motrizes = 1m,030 de diametro, sendo a roda motriz sem frisos.

Base de rodas rigida = 3m,040.

Peso da machina = 21000 kilogrammas.

Tracção livre em toneladas em nivel = 560.

Tracção livre em toneladas em rampas de 2 % = 70.

Dezesete locomotivas de carga americanas de 6 rodas conjugadas, com um jogo na frente. — Fabricantes Baldwin.

Cylindros = 0m,330 de diametro; 0m,406 lance do piston.

Rodas motrizes = 1m,000 de diametro, sendo a roda motriz sem frisos.

Base de rodas rigida = 3m,670.

Peso da machina = 20000 kilogrammas.

Tracção livre em toneladas em nivel = 560.

Tracção livre em toneladas em rampas de 2,5 % = 74.

Quatro locomotivas americanas de carga de 8 rodas conjugadas, com um jogo na frente. — Fabricantes Baldwin.

Cylindros = 0m,381 de diametro; 0m,457 lance do piston.

Rodas motrizes = 0m,914 de diametro, sendo os dous pares de rodas centraes sem frisos.

Base de rodas rigida = 3m,660.
Peso da machina = 26000 kilogrammas.
Tracção livre em toneladas em nivel = 1200.
Tracção livre em toneladas em rampas de 2,5 % = 100.

Tres locomotivas americanas de carga de 6 rodas conjugadas, com um jogo na frente. — Fabricantes Rodgers.
Cylindros = 0m,343 de diametro; 0m,406 lance do piston.
Rodas motrizes = 1m,040 de diametro, sendo a roda motriz sem frisos.
Base de rodas rigida = 3m,912.
Peso da machina = 20000 kilogrammas.
Tracção livre em toneladas em nivel = 560.
Tracção livre em toneladas em rampas de 2,5 % = 70.

Quatro locomotivas americanas de passageiros de 4 rodas conjugadas, com um jogo de 4 rodas na frente. — Fabricantes Baldwin.
Cylindros = 0m,305 de diametro; 0m,406 lance do piston.
Rodas motrizes = 1m,067 de diametro.
Base de rodas rigida = 2m,186.
Peso da machina = 16000 kilogrammas.
Tracção livre em toneladas em nivel = 400.
Tracção livre em toneladas em rampas de 2,5 % = 43.

Tres locomotivas-tender americanas de 4 rodas conjugadas e com dous jogos (ponny-truck) um na frente e outro atraz, permittindo assim a machina andar de ambos os lados sem ser preciso girar. — O deposito d'agua fica por cima da caldeira. — Fabricantes Baldwin.
Cylindros = 0m,305 de diametro; 0m,406 lance do piston.
Rodas motrizes = 1m,067 de diametro.
Base de rodas rigida = 2m,186.
Peso da machina = 16000 kilogrammas.
Tracção livre em toneladas em nivel = 400.
Tracção livre em toneladas em rampas de 2,5 % = 40.

A força da tracção de todas essas machinas é sempre um pouco superior á determinada nas rampas de 2,5 %, rebocando com facilidade em rampas não muito extensas mais 15 a 30 toneladas.

Todo o material de tracção possue o freio Vacuum de Eames, que alem de poder actuar á vontade do machinista nas rodas motrizes e tender de locomotiva é posto em communicação com o trem todo por meio de encanamentos de ferro e borracha.

O numero médio de locomotivas em serviço diario foi em:

Anno de 1885 = 18,0 locomotivas.
Anno de 1886 = 23,5 locomotivas.

Percurso das locomotivas

As locomotivas fizerão os seguintes percursos no correr dos annos de 1881 a 1882 a saber:

ANNOS	Numero de locomotivas que possuia a Companhia	Augmento de locomotivas que teve a Companhia	PERCURSO KILOMETRICO DAS LOCOMOTIVAS EM SERVIÇO DO			Percurso kilometrico médio diario por locomotiva
			Trafego	Lastro	Em ambos os serviços	
						k
1881.....	15	.....	370870	22889	393759	87,853
1882.....	15	.....	328755	14507	243262	72,347
1883.....	20	5	442421	23241	465662	88,786
1884.....	40	20	493702	34470	518172	125,807
1885.....	40	.....	699968	26497	726465	125,297
1886.....	40	.....	957815	26784	984599	114,488

E das differentes linhas:

DESIGNAÇÃO	ANNO DE											
	1881		1882		1883		1884		1885		1886	
	Trafego	Lastro	Trafego	Lastro	Trafego	Lastro	Trafego	Lastro	Trafego	Lastro	Trafego	Lastro
Linha principal	351350	22889	309902	14507	388065	13383	400831	14307	455988	10237	572113	14065
Ramal da Leopoldina	19520	.....	18853	.....	19432	296	19513	26	19300	112	20862	26
Ramal do Alto-Muriahé	.....	.....	.....	.....	17041	8240	28842	6217	70234	4437	92039	2872
Ramal do Pirapetinga	.....	.....	.....	.....	17883	322	28872	1920	28260	1289	26855	673
Ramal do Sumidouro	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11232	2943	25208	1694
Sub-ramal de S. Paulo	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12564	102
Ramal da Serraria	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15644	2000	103874	7443	177369	6197
Sub-ramal do Rio Novo	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11080	.....	10321	.....
Sub-ramal do Pomba	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20484	1155

O consumo de combustivel e lubrificantes em cada um dos annos de 1881 a 1886, foi o seguinte:

ANNOS	CONSUMO TOTAL DE				COMSUMO POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO				EXTENSÃO DA LINHA EM KILOMETROS
	Carvão em kilogrammas	Graxa em kilogrammas	Oleo em litros	Estopa em kilogrammas	Carvão em kilogrammas	Graxa em kilogrammas	Oleo em litros	Estopa em kilogrammas	
					k	k	l	k	
1881	3573125	11496	7487,5	.....	9,074	0,0291	0,0190	.....	216
1882	3026559	8961	4870,75	.....	8,817	0,0261	0,0141	.....	216
1883	3638460	12405	6251,5	5051	7,813	0,0266	0,0134	0,0108	287
1884	4099750	13343	7177,5	5826	7,819	0,0254	0,0127	0,0110	394
1885	6745530	21919	16706	10513	9,285	0,0301	0,0230	0,0144	531
1886	*9747733*	*31131*	*17713*	*11837*	9,028	0,0303	0,0163	0,0109	763

Reparação das locomotivas

As reparações das locomotivas são feitas nas officinas de Porto Novo e nas officinas de Bicas (ramal da Serraria).

Em cada um dos annos de 1882 a 1886 a despeza de reparação por locomotiva e locomotiva-kilometro foi de:

ANNOS	DESPEZA DE REPARAÇÃO POR LOCOMOTIVA	DESPEZA DE REPARAÇÃO POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO
1882	1:953$688	0$085,3
1883	2:410$920	0$103,6
1884	1:907$784	0$076,2
1885	1:625$210	0$080,7
1886	1:957$824	0$081,4

Carros e vagões

A Companhia Leopoldina possuia o seguinte material rodante em cada um dos annos de 1881 a 1886, a saber:

ANNOS	CARROS DE												TOTAL DOS CARROS	Augmento de carros em cada um dos annos
	1.ª classe	2.ª classe	1.ª e 2.ª classes	1.ª e correio	Correio e bagagem	Mercadorias fechados	Mercadorias abertos	Guindaste	Lastro abertos	Animaes	Inflammaveis	Salões		
1881	14	13	.....	2	.....	127	31	1	16	7	.....	2	203	.....
1882	14	13	.....	2	.....	163	31	1	16	11	.....	2	243	40
1883	15	15	1	2	.....	182	43	1	13	12	.....	2	286	43
1884	29	28	1	2	3	335	137	4	13	54	1	4	611	325
1885	29	28	1	2	3	335	137	4	13	54	1	4	611	.....
1886	29	25	4	2	3	335	137	4	13	54	1	5	612	1

O percurso desses mesmos vehiculos foi em:

ANNOS	Linha do Centro	Ramal da Leopoldina	Ramal do Alto-Muriahé	Ramal do Piranguinga	Ramal do Sumidouro	Sub-ramal de S. Paulo	Ramal da Serraria	Sub-ramal do Rio Novo	Sub-ramal do Pomba	Total
1881	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1882	2107180	64560	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2171740
1883	2208680	65760	90796	40642	.....	.....	.....	.....	.....	2405878
1884	2384958	67800	186309	126891	.....	.....	84300	.....	.....	2850308
1885	3047682	75856	399901	174396	51471	.....	524454	.....	.....	4273760
1886	4138031	92764	548970	170832	142107	59380	995079	42022	57371	6246556

E por especie de vehiculos:

ANNOS	CARROS DE					Total
	Passageiros	Bagagem	Animaes	Carga fechados	Carga abertos	
1881.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1882.....	680615	.....	149966	1138116	203043	2171740
1883.....	850085	.....	226972	1105967	222854	2405878
1884.....	840416	.....	229654	1398419	381819	2850308
1885.....	1178390	574780	292718	1721126	506746	4273760
1886.....	1516418	714405	415038	2582402	418293	6246556

Reparação dos carros e vagões

A despeza por vehiculo-kilometro tem correspondido ás quotas seguintes:

ANNOS	CARROS DE		
	PASSAGEIROS	CARGA	ANIMAES
1881.....	.....	.....	.....
1882.....	0$035,4	0$016,0	0$007,1
1883.....	0$013,5	0$012,0	0$003,1
1884.....	0$023,4	0$011,7	0$005,4
1885.....	0$123,3	0$004,7	0$004,1
1886.....	0$024,0	0$010,4	0$002,6

Lubrificação e illuminação dos carros

A despeza de lubrificação e illuminação dos carros importou por vehiculo kilometro em:

Anno de 1882 = 0$001,4.
» » 1883 = 0$002,5.
» » 1884 = 0$002 3.
» » 1885 = 0$001,6.
» » 1886 = 0$002,1.

Despeza de conducção dos trens

Esta despeza que abrange o pessoal de tracção, foguistas da noite, materiaes consumidos pelas machinas, pessoal encarregado da limpeza dos carros, conservadores de carros, materiaes gastos, etc. foi a seguinte:

ANNOS	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO	POR CARRO-KILOMETRO
1882.....	0$555,4	0$087,7
1883.....	0$391,1	0$004,0
1884.....	0$393,1	0$003,8
1885.....	0$368,8	0$002,9
1886.....	0$424,6	0$004,8

Officinas

A Companhia Estrada de Ferro Leopoldina possue duas officinas para o concerto do seu material rodante e de tracção, sendo a principal em Porto-Novo, estação terminal do Ramal de Porto-Novo, Estrada de Ferro D. Pedro II e principio da Estrada de Ferro Leopoldina, e a outra em Bicas, kilometro 49 do ramal da Serraria.

Officinas de Porto-Novo

Estas officinas abrangem as seguintes edificações a saber:

1.° Uma casa assobradada para a administração.

2.° Uma Rotunda.

3.° Um barracção para deposito de carros de passageiros

4.° Um barracão para deposito e pequenos concertos dos carros de carga.

5.° Um dito para officinas de carpinteiros, funileiros e caldeireiros de cobre.

6.° Um edificio para as officinas propriamente ditas e almoxarifado.

Edificio para a administração. — Este edificio de $10^{m},000 \times 10^{m},000$, de construcção elegante e solida conforme mostra a photographia dessas officinas, serve o pavimento terreo para escriptorio e o primeiro andar para morada do inspector da locomoção.

Edificio para abrigo de machinas (Rotunda). — Este edificio fecha completamente o circulo com um raio de $39^{m},200$ e abriga 30 locomotivas. No centro tem um gyrador para gyrar as mesmas e tomarem esta ou aquella linha, ficando sempre duas linhas uma em frente da outra em correspondencia com o gyrador, por serem em numero par. A coberta comportando thesouras de $20^{m},000$ de vão é de pinho de riga, descançando de um lado sobre a parede circular e do outro sobre pilares de tijollos. Existem tres portões de sahida e entrada para as locomotivas. Um canno com agua circula todo em roda deste edificio permittindo assim lavar-se as caldeiras das locomotivas com pressão forte e agua em abundancia.

Deposito para carros de passageiros. — Este deposito póde abrigar 36 carros. É todo feito com trilhos velhos e coberto com zinco — os carros entrão no mesmo por meio de um « deariot transbordeur ». Por baixo de um dos telheiros que são em numero de 5, existem 2 tanques com agua em abundancia e pressão forte para lavagem dos carros.

Deposito para carros de carga e concerto dos mesmos. — É um telheiro de $111^{m},000$ de comprimento por $11^{m},000$ de largura com tres linhas no centro, todas ellas dando num 2.° gyrador que possue as officinas. O madeiramento das thesouras é de pinho de riga e a coberta de telhas francezas. Ao lado deste deposito existe um mais

pequeno de 67m,000 de comprimento por 4m,000 de largura com uma só linha no centro. Serve para os trens em serviço diario e trens de soccorro.

Officinas de carpinteiro e funileiros. — Estas officinas abrangem um comprimento de edificio de 64m,000 por 9m,000 de largura. Fica ao lado do deposito de carros de mercadorias e não longe das officinas de machinas, alli é que são feitos os carros novos de passageiros e de carga e bem assim os concertos de certa importancia. Numa das extremidades destas officinas temos as officinas de funileiros e caldeireiros de cobre que possuem as seguintes ferramentas:

Uma machina de cortar.
» » para dobrar.
» » » cortar circulos.
» » » moldar.
» » » fazer frisos.
» » » quadrejar.

Officinas de machinas e almoxarifado. — Occupão dous telheiros, sendo um com o comprimento de 18m0,000 por 12m,000 de largura e o outro com 112m,000 por 12m,000. A differença de um telheiro para o outro no comprimento, indica o espaço occupado pelo almoxarifado ou 68m,000. Do lado da estrada geral que communica Porto-Novo com S. José são tapadas as officinas por meio de uma parede corrida com janellas altas na distancia de 5 e 5m,000. No centro desta parede, e em fórma de castello, temos o portão de entrada geral. Parallelamente a esta parede temos tres carreiras de pilares, sendo duas no centro a pequena distancia uma da outra servindo de ponto de apoio á primeira thesoura e principio da segunda. Como ambos os pilares são ligados por meio de uma abobada, sobre a mesma e numa altura do chão de 4m,000 foi collocado a transmissão

geral das officinas. A terceira carreira é para ponto de apoio da 2.ª thesoura.

A força motriz das officinas é fornecida por uma turbina horisontal da força de 25 cavallos. A agua vem encanada numa distancia de perto de dous kilometros e quéda de 15m,949.

As diversas secções das officinas de machinas estão divididas da seguinte fórma:

Caldeireiros. — Estas officinas abrangem uma área de 576 metros quadrados e possuem: duas prensas hydraulicas, sendo uma para rodas de locomotivas e outra para rodas de carros, uma bomba de experimentar caldeiras, uma machina de curvar chapas até 15 millimetros de espessura por 2m,50 de comprimento, uma dita de cortar e furar chapas, uma dita de curvar trilhos e canhoneiras, um forno para ferrar e outro para desferrar rodas com os competentes guindastes e duas forjas marechal.

Ferreiros. — Em seguida ás officinas de caldeireiros ficão as officinas de ferreiros que abrangem uma área de 690 metros quadrados e possuem 7 forjas marechal que são todas em serviço.

Um ventilador alimenta o fogo das mesmas.

Além de um guindaste para mover as peças pesadas a forjar possue mais a ferraria, uma machina de furar e um martello-pilon a andar variavel, movido por correia, systema Longworth para peças grossas.

Torneiros e aplainadores. — Estas officinas abrangem uma área de 633 metros quadrados e possuem as seguintes machinas-outils:

Um torno grande para rodas de locomotivas.

Um dito para eixos de carros e locomotivas.

Um dito para meza movel admittindo peças de maior ou menor comprimento e espessura.

Sete ditos mais pequenos e de várias dimensões, podendo todos fazerem roscas.

Tres machinas de furar, grandes, com mezas moveis.

Uma machina « Traïseuse Universelle ».

Uma machina de rodas de esmeril para aplaina peças de aço temperadas».

Quatro « Limeuses » sendo uma com duas ferramentas.

Uma machina de aplainar vertical « Morboiseuse ».

Uma machina de aplainar horizontal « Rabotense ».

Duas machinas de atarrachar.

A maior parte destas machinas são dos acreditados fabricantes J. Whitworth, Manchester.

Carpinteiros. — Abrangem as officinas de carpinteiro uma área de 300 metros quadrados e possuem as seguintes machinas:

Uma serra de fita sem fim.

Uma machina de furar e fazer machos e femea.

Uma serra circular.

Uma machina de aplainar nas quatro faces.

Um torno para madeira.

Uma serra vertical de 6 folhas para fazer taboado.

Modeladores. — Estão actualmente estas officinas collocadas perto da fundição de ferro e officinas de torneiros. Vão ser mudadas para um prolongamento que se tem de fazer nas officinas de carpinteiros e funileiros. Dispoem de um torno a meza movel admittindo peças até 1m,30 de diametro.

Fundidores. — A fundição de ferro dispõe de 2 fornos grandes que forão feitos nessa officina, sendo um para fundir peças até 500 kilogrammas e outro para peças até mais de uma tonelada. Ambos trabalhão com corrente de vento frio que circula dentro de uma camisa de chapa de ferro em roda do forno, entrando o vento por tres alturas

differentes, pouco distantes uma das outras. Em menos de 20 minutos tem-se ferro derretido. Quanto ao gasto de carvão por tonelada de metal fundido não passa de 75 kilogrammas. A limpeza dos fornos faz-se por baixo por meio de uma porta.

Temos igualmente um forno para derreter bronze podendo receber 3 cadinhos.

Além de um guindaste, uma machina de triturar areia e carvão, um forno para seccar os machos, possue mais esta officina grande quantidade de caixas de ferro e mais ferramentas necessarias para este serviço.

Nos diversos annos de 1882 a 1886 as fundições forão as seguintes:

ANNOS	FERRO EM KILOGRAMMAS	BRONZE EM KILOGRAMMAS
1882.....	1680,5	1194,5
1883.....	1202	3535
1884.....	2815	2627
1885.....	14443	2646
1886.....	40499	5639,5

Ajustadores. — A parte da rotunda, proxima ás officinas de machinas, está servindo para a reparação das locomotivas. O numero médio de locomotivas, em reparação geral varia de 2 a 3.

Pintores. — Essas officinas estão igualmente occupando tres vãos da rotunda e dispoem de tres machinas para moer tintas.

Almoxarifado. — O edificio pertencente ao almoxarifado e em seguida ás officinas de machinas tem um comprimento de 68^{m},000 por 12^{m},000 de largura. Tres portas grandes dão ingresso no edificio e vinte janellas altas dão-lhe a claridade necessaria. Todo em roda e no centro

temos as divisões e parteleiras para guardar os innumeros objectos de que se compõe o almoxarifado de uma repartição tão importante como é a locomoção.

Officinas de Bicas (Ramal da Serraria)

As officinas de Bicas ficão no kilometro 49 daquelle ramal, quasi em frente á estação do mesmo nome e compoe-se de tres telheiros parallelos uns aos outros, sendo:

O primeiro de 61m,000 de comprimento por 12m,000 de largura;

O segundo de 48m,000 por 12m,000;

E o terceiro de 61m,000 por 10m,000 de largura.

Ao lado deste ultimo telheiro puchou-se uma meia agua de 5m,30 de largura por 35m,000 de comprimento.

Além de um gyrador para gyrar as locomotivas e communicar as differentes linhas que passem por baixo dos telheiros, existe igualmente um triangulo, uma caixa d'agua, uma carvoeira e uma casa ou deposito especial para o almoxarifado.

O primeiro telheiro serve especialmente para concertos dos carros de carga numa das suas extremidades. A outra está occupada com as seguintes machinas-outils:

Um engenho de serra.

Uma machina de furar.

Uma machina de atarrachar.

Um torno para torneiar peças de ferro e bronze.

Uma machina de roda de esmeril para amolar serras.

Uma serra de fita sem fim.

Um General Joiner (um conjuncto de machina para serrar, aplainar, furar, fazer machos e femeas).

O segundo telheiro serve para a reparação das locomotivas e dispoe das seguintes machinas:

Um locomovel da força de 15 cavallos que faz mover as transmissões todas das officinas.

Um torno grande para rodas de locomotivas.

Dous tornos para torneiar peças de ferro e bronze.

Uma machina de aplainar «Limeuse».

Uma machina de aplainar «Raboteux».

Uma machina de cortar «Mortaiseuse».

Duas machinas de furar com mezas moveis.

Um ventilador para alimentar o fogo das forjas.

Uma bomba para encher a caixa d'agua para alimentação e lavagem das locomotivas.

O terceiro telheiro abrange:

Um deposito para carros de 1.ª classe.

O escriptorio do mestre das officinas.

A fundição de ferro e bronze.

E a ferraria.

A fundição dispoe de um forno para ferro e outro para bronze comportando 2 cadinhos; de uma machina de triturar areia e carvão, um guindaste, um forno para seccar machos e grande quantidade de caixas de ferro de diversos tamanhos.

Em 1885 fundiu-se naquellas officinas 1528 kilogrammas de bronze e 5368 de ferro.

Em 1886 fundiu-se 608 kilogrammas de bronze e 2710 de ferro.

A ferraria occupa duas forjas marechal e um guindaste para mover as peças de maior pezo.

A meia agua junto ao terceiro telheiro serve para deposito dos carros de passageiros e concerto dos mesmos.

Ao terminar este trabalho sobre ambas as officinas de Porto-Novo e Bicas, devo declarar que para maior economia e commodidade do serviço fez-se nas officinas de Porto-Novo uma carvoeira comportando perto de 1.000.000 de kilogrammas de carvão e sendo a mesma construida sobre

39 pilares de alvenaria de pedra, — carros da Estrada de Ferro D. Pedro II vêm até a mesma por meio de um terceiro trilho collocado ao lado da nossa linha.

O quadro n.° 1 indica as differentes especies de vehiculos que possuia a Companhia a 31 de Dezembro de 1886.

E o quadro n.° 2 o pessoal da locomoção naquella mesma data.

Porto-Novo, 4 de Março de 1887.

KEROUBINO DE STEIGER.

COMPANHIA ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA

LINHA EM TRAFEGO (Extensão de 763 kilometros)

Quadro do pessoal da locomoção a 31 de Dezembro de 1886.

EMPREGOS E OFFICIOS	ESCRIPTORIO	CONDUCÇÃO DOS TRENS	OFFICINAS E DEPOSITOS	TOTAL	VENCIMENTO MENSAL	DIARIA	JORNAL MINIMUM E MAXIMUM
Inspector da locomoção..	1	.....	.....	1	550$000	.....	
Almoxarife.....	1	.....	.....	1	183$333	.....	
Escripturario.....	1	.....	.....	1	183$333	.....	
Armazenistas	.....	.....	2	2	.....	.....	2$000 a 3$000
Chefe de deposito.....	.....	.....	1	1	200$000		
Mestre geral das officinas	.....	.....	1	1	300$000		
Contra-mestres.....	.....	.....	6	6	.....	.....	5$500 a 7$000
Machinistas.....	.....	29	.....	29	.....	.....	4$500 a 6$000
Foguistas.....	.....	46	.....	46	.....	.....	2$500 a 3$000
Carvoeiros.....	.....	9	.....	9	.....	.....	2$000
Conservadores de carros..	.....	7	.....	7	.....	.....	2$500 a 4$000
Foguistas da noite	.....	6	.....	6	.....	.....	2$500 a 3$200
Limadores.....	.....	.....	13	13	.....	.....	3$000 a 6$500
Torneiros.....	.....	.....	6	6	.....	.....	3$000 a 6$500
Carpinteiros.....	.....	.....	21	21	.....	.....	2$700 a 6$000
Serradores	.....	.....	2	2	.....	.....	2$500
Caldeireiros..	.....	.....	3	3	.....	.....	3$000 a 7$000
Fundidores	.....	.....	3	3	.....	.....	3$000 a 5$500
Modeladores	.....	.....	1	1	.....	.....	5$800
Corrieiros.....	.....	.....	2	2	.....	.....	2$500 a 3$000
Pedreiros.....	.....	.....	2	2	.....	.....	2$800 a 3$000
Ferreiros	.....	.....	7	7	.....	.....	3$800 a 7$000
Serralheiros	.....	.....	2	2	.....	.....	2$500 a 3$700
Pintores.....	.....	.....	4	4	.....	.....	3$000 a 5$500
Concertadores de carros...	.....	.....	3	3	.....	.....	2$000 a 2$500
Trabalhadores e serventes	.....	.....	8	8	.....	.....	2$000
Aprendizes	.....	.....	14	14	.....	.....	$300 a 2$500
Aplainadores.....	.....	.....	5	5	.....	.....	2$000 a 4$300
Malhadores	.....	.....	11	11	.....	.....	2$500 a 2$800
Marceneiros.....	.....	.....	2	2	.....	.....	4$000 a 4$500
Atarrachadores.....	.....	.....	2	2	.....	.....	2$500 a 3$200
Rondantes	.....	.....	2	2	.....	.....	2$500 a 2$800
Guarda-chaves	.....	.....	1	1	.....	.....	3$000
Funileiros	.....	.....	3	3	.....	.....	3$000 a 4$500
Lustradores e empalhad.res	.....	.....	1	1	.....	.....	3$000
Foguista de machina fixa..	.....	.....	1	1	.....	.....	2$500

Porto-Novo, 4 de Fevereiro de 1887.

KEROUBINO DE STEIGER,

Inspector da locomoção.

Companhia E. de F. Leopoldina

Descripção succinta da Linha Principal

COMPANHIA ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA

Quadro dos carros e wagons que possuia a Companhia a 31 de Dezembro de 1886.

DESIGNAÇÃO	NUMERO DE CARROS	NUMERO DE RODAS	LOTAÇÃO	PESO MORTO EM KILOG.s	COMPRIMENTO DO CAIXÃO DO CARRO EM METROS	LARGURA DO CAIXÃO DO CARRO EM METROS	ALTURA DO CAIXÃO DO CARRO EM METROS	PROCEDENCIA E FABRICANTES	OBSERVAÇÕES
Carros-salões	2	8	37 passageiros	8.150	11.200	2.450	2.450	Americanos, Jackson Sharp	Tem um compartimento no centro com 2 sofás; latrinas e lavatorio ao lado do mesmo — Freios de mão e Vacuum de Eames.
» »	2	8	20 »	8.150	11.200	2.450	2.450	» Harlam & Hollingsworth Cy.	A mobilia compoe-se de cadeiras gratorias; latrinas e lavatorio numa das extremidades. — » » »
» »	1	4	6 »	3.200	3.200	2.200	2.200	Brazileiros, officinas de Bicas R. da Serraria	Em ambas as extremidades do carro tem uma plataforma com grade para examen da linha — Freios de mão somente.
Carros de 1.ª classe	6	8	44 »	7.535	11.200	2.450	2.350	Americanos. Jackson Sharp	Os encostos do assento são moveis; latrinas e lavatorio numa das extremidades. — Freios de mão e Vacuum de Eames
» »	2	8	44 »	9.500	11.200	2.450	2.350	Brazileiros, officinas de Porto-Novo	Ao lado de cada um assento tem uma meza movel; latrinas e lavatorio no centro. — » » »
» »	14	8	45 »	7.900	11.200	2.450	2.450	Americanos, Harlam & Hollingsworth Cy.	Os encostos dos assentos são moveis; latrinas e lavatorios numa das extremidades. — » » »
» »	3	8	44 »	7.900	11.200	2.450	2.450	» Jackson & Sharp	» » » » » » »
» »	4	6	24 »	7.000	7.950	2.000	2.050	Inglezes, Bristol Wagon Works	Systeme Cleminson; as latrinas e lavatorio ficão no centro — Freios de mão actuando em 4 rodas.
Carros de 2.ª classe	12	8	44 »	5.410	7.950	2.300	2.200	Americanos, W. C. Allison	Com assentos de madeira e latrinas numa das extremidades — Freios de mão e Vacuum de Eames.
» »	3	8	73 »	5.225	11.200	2.450	2.450	Brazileiros, officinas de Porto-Novo	» » » » » »
» »	7	8	55 »	7.500	11.100	2.450	2.450	Americanos, Harlam & Hollingsworth Cy.	» » » » » »
» »	3	6	30 »	7.000	7.950	2.000	2.050	Inglezes, Bristol Wagon Works	Systeme Cleminson; assentos de madeira. — Freios de mão actuando em 4 rodas.
Carros de 1.ª e 2.ª classes	3	8	48 »	7.500	11.100	2.450	2.450	Americanos, Harlam & Hollingsworth Cy.	As latrinas e lavatorio ficão no compartimento de 1.ª Classe. — Freios de mão e Vacuum de Eames.
» » »	1	8	48 »	9.000	10.650	2.250	2.300	Brazileiros, Ponta d'Areia	» » no centro. Freios de mão e Vacuum de Eames,
Carros de 1.ª e Correio	2	8	18 »	7.650	11.100	2.450	2.450	Americanos, Wilmington Delaware	Freios de mão e Vacuum de Eames, actuando nas 8 rodas.
Carros-correio e bagagem	3	8	8.000 kilogr.	5.000	7.950	2.450	2.450	» Harlam & Hollingsworth Cy.	» » »
Wagons fechados de carga	29	8	9.000 »	4.890	7.400	2.200	2.100	» W. C. Allison	» » actuando em 4 rodas somente.
» » »	26	8	8.000 »	4.330	6.700	2.200	2.300	» »	» » » » »
» » »	38	4	5.000 »	3.250	4.850	2.200	2.200	Inglezes, The Starbuck Car Cy	Freios de mão actuando nas 4 rodas.
» » »	185	8	10.000 »	5.000	7.600	2.200	2.250	Americanos, Harlam & Hollingsworth Cy.	Freios de mão e Vacuum de Eames, actuando em 4 rodas somente.
» » »	3	8	10.000 »	9.025	7.600	2.200	2.250	Brazileiros, Ponta d'Areia	» » » » »
» » »	34	4	7.000 »	3.000	4.380	2.000	2.100	Francezes, Compagnie Française a Ivry	Freios Heberlein actuando nas 4 rodas.
» » »	20	6	9.000 »	4.000	7.480	2.050	2.150	Inglezes, Bristol Wagon Works	Freios de mão actuando em 4 rodas somente.
Wagons abertos, bordas baixas	23	8	8.000 »	3.690	8.000	2.250	.....	Americanos, Jackson & Sharp	Freios de mão e Vacuum de Eames, actuando em 4 rodas somente.
» » » »	4	8	8.000 »	4.000	8.000	2.250	.....	» W. C. Allison	» » » »
» » » »	8	8	8.000 »	3.800	8.000	2.250	.....	Brazileiros, Röhe Irmãos	» » » »
» » » »	20	8	10.000 »	3.880	8.000	2.250	.....	Americanos, Harlam & Hollingsworth Cy.	» » » »
» » » »	12	4	6.000 »	3.000	4.500	1.900	.....	Francezes, Compagnie Française a Ivry	Freios Heberlein actuando nas 4 rodas.
» » » »	1	6	10.000 »	4.000	8.000	2.000	.....	Inglezes, Bristol Vagon Works	Freios de mão actuando em 4 rodas.
» » bordas altas	5	8	8.000 »	4.445	8.000	2.250	.....	Americanos, Jackson e Sharp	Freios de mão e Vacuum de Eames, actuando em 4 rodas somente.
» » » » »	40	8	10.000 »	5.000	8.000	2.250	.....	» Harlam & Hollingsworth Cy.	» » » »
» » » » »	2	4	5.000 »	2.250	4.850	2.200	.....	Brazileiros, officinas de Porto-Novo	Freios de mão actuando em 4 rodas
» » sem bordas	20	8	10.000 »	3.582	8.000	2.250	.....	Americanos, Harlam & Hollingsworth Cy.	Freios de mão e Vacuum de Eames, actuando em 4 rodas.
» » a pivot	2	4	5.000 »	2.140	4.800	2.200	.....	Brazileiros, officinas de Porto-Novo	Freios de mão actuando em 4 rodas.
Wagons para animaes	7	8	6 animaes	4.635	7.600	2.400	2.250	Americanos, Jackson e Sharp	Freios de mão e Vacuum de Eames, actuando em 4 rodas.
» » »	11	8	6 »	4.335	7.600	2.400	2.250	» Harlam & Hollingsworth Cy.	» » » » »
» » »	2	4	4 »	3.250	4.850	2.200	2.200	Inglezes, The Starbuck Car Cy	Freios de mão actuando em 4 rodas.
» » »	2	8	30 porcos	5.455	7.600	2.400	2.250	Americanos, Jackson & Sharp	Freios de mão e Vacuum de Eames, actuando em 4 rodas.
» » »	30	8	50 »	5.455	7.600	2.400	2.250	» Harlam & Hollingsworth Cy.	» » » » »
» » »	2	4	4 animaes	3.000	5.000	2.000	2.100	Francezes, Compagnie Française a Ivry	Freio Heberlein actuando nas 4 rodas.
Wagons para lastro	13	4	5.000 kilogr.	2.100	2.550	1.900	.....	Brazileiros, Röhe Irmãos	Freios de mão.
Wagons para inflammaveis	1	4	7.000 »	3.000	4.800	2.200	1.600	» officinas de Bicas	» »
Wagões guindastes	4	4	.....	.....	.....	.....	.....	Inglezes, Ransome & Comp	Sem freios — Pegão o peso de toneladas e gyrão num raio de 4.m300.

Porto Novo, 3 de Fevereiro de 1887.

KEROUBINO DE STEIGER, Inspector da locomoção.

Descripção succinta da Linha Principal

A linha principal tem a sua origem na estação do Porto Novo, commum ás duas estradas: de D. Pedro II e Leopoldina que se subdivide em:

1. Linha do centro.....	368k,927
2. Ramal do Sumidouro.....	34k,300
3. Ramal do Pirapetinga....	31k,032
4. Ramal do Alto Muriahé.....	114k,298
Sub-ramal de S. Paulo.....	17k,733
5. Ramal da Leopoldina.....	12k,284
6. Ramal da Serraria.....	150k,418
a) Sub-ramal do Rio Novo...	6k,881
b) Sub-ramal do Pomba.....	27k,196
Total em trafego.....	763k,069

Com excepção do ramal do Sumidouro, toda a linha em trafego se acha na provincia de Minas Geraes, pouco excedendo a faxa limitada, ao sul, pelo rio Parahyba e a este e oeste pelos meridianos do Rio de Janeiro e o de um gráo a leste. O ponto mais septentrional acha-se na latitude N. 22.° e o extremo meridional na de 20.°

Os seguintes quadros mostrão a posição kilometrica das estações e a sua altitude sobre o mar.

1. Linha do Centro.

Estações	Posição	Altitude	Observações
	k *m*		
1 Porto Novo.....	0 + 000	154,384	Estação terminal do ramal do Porto Novo da Estrada de Ferro D. Pedro II.
2 São José.....	2 + 714	152,834	
3 Mello Barreto.....	7 + 300	137,550	Ponto inicial do ramal do Sumidouro.
4 Pantano.....	11 + 977	168,384	
5 Volta Grande.....	26 + 430	209,384	
6 São Luiz.....	37 + 424	274,434	
7 Providencia.....	43 + 228	262,834	
8 Santa Izabel.....	58 + 446	219,934	
9 Recreio.....	66 + 835	173,934	Ponto inicial do ramal do Muriahé.
10 Campo Limpo.....	79 + 827	174,894	
11 Vista Alegre.....	88 + 174	163,834	Ponto inicial do ramal da Leopoldina.
12 Aracaty.....	93 + 693	168,434	
13 Cataguazes.....	105 + 069	174,634	
14 Sinimbú.....	121 + 199	200,934	
15 D. Euzebia.....	129 + 778	227,834	
16 Santo Antonio.....	136 + 522	243,234	
17 Pombense.....	148 + 011	279,834	
18 Diamante.....	154 + 348	305,834	
19 Ligação.....	166 + 590	373,000	Entroncamento do ramal da Serraria na linha do centro.
20 Ubaense.....	171 + 900	339,484	
21 Rio Branco.....	193 + 790	337,084	
22 S. Geraldo.....	203 + 803	379,484	
23 Coimbra.....	229 + 309	722,850	
24 Turvo.....	239 + 939	688,484	
25 Viçosa.....	251 + 259	651,484	
26 Teixeiras.....	266 + 071	651,484	
27 Vau-Assu.....	290 + 173	552,484	
28 Ponte-Nova.....	304 + 827	408,884	
29 Piranga.....	327 + 994	363,484	
30 Rio Doce.....	341 + 556	383,484	
31 Saúde.....	368 + 927	499,884	

2. Ramal do Sumidouro

Mello Barreto.....	0 + 000	137,550	Ponto inicial no kilometro 7 + 300 da linha do centro.
32 Paquequer.....	0 + 816	146,150	
33 Carmo.....	9 + 892	223,550	
34 S. Francisco.....	20 + 943	267,550	
35 Bella Joanna.....	27 + 760	272,550	
36 Sumidouro.....	34 + 300	348,293	

3. Ramal do Pirapetinga

	Estações	Posição	Altitude	Observações
	Volta Grande.....	0 + 000	209,384	Ponto inicial no kilometro 26 + 430 da linha do centro.
37	S. Sebastião.....	11 + 738	180,684	
38	Santa Clara.....	20 + 070	192,202	
39	Pirapetinga.....	31 + 032	140,914	

4. Ramal do Alto Muriahé

	Recreio.....	0 + 000	173,934	Ponto inicial do kilometro 66+835 da linha do centro.
40	São Joaquim.....	11 + 330	132,934	
41	Tapirussu.....	19 + 433	124,934	
42	Capivara.....	29 + 189	155,934	
43	Banco Verde.....	41 + 350	330,453	
44	Morro Alto.....	55 + 509	192,253	
	Entroncamento.....	66 + 605	.....	Ponto inicial do sub-ramal de S. Paulo.
45	Patrocinio.....	69 + 495	171,853	
46	São Manoel.....	77 + 102	176,253	
47	Antonio Prado.....	91 + 216	302,653	
48	Tombos.....	114 + 298	275,973	

Sub-ramal de São Paulo

	Entroncamento.....	0 + 000	.....	Ponto inicial no kilometro 66 + 605 do ramal Alto Muriahé.
49	Ivahy.....	6 + 888	179,853	
50	São Paulo.....	17 + 733	191,853	

5. Ramal da Leopoldina

	Vista Alegre.....	0 + 000	163,834	Ponto inicial no kilometro 88 + 174 da linha do centro.
51	Leopoldina.....	12 + 284	226,914	

6. Ramal da Serraria

52	Serraria.....	0 + 000	304,640	Estação commum com a de D. Pedro II.
53	Silveira Lobo.....	11 + 770	460,000	
54	Socego.....	18 + 980	420,000	
55	São Pedro.....	31 + 156	560,000	
56	Santa Helena.....	39 + 142	480,000	
57	Bicas.....	48 + 704	600,000	
58	Rochedo.....	65 + 626	310,000	
59	Roça Grande.....	72 + 688	330,000	
60	S. João Nepomuc.no	81 + 300	360,000	

Estações	Posição	Altitude	Observações
61 Furtado de Campos	95 + 700	390,000	Ponto inicial do sub-ramal do Rio Novo.
62 Guarany.....	109 + 560	395,000	Ponto inicial do sub-ramal do Pomba.
63 Pirauba.....	125 + 640		
64 Tocantins.....	142 + 832	342,000	
		333,000	
Ligação.....	150 + 418	373,000	Entroncamento na linha do centro, kilometro 166 + 590.

a) *Sub-ramal do Rio Novo*

Furtado de Campos	0 + 000	390,000	Ponto inicial no ramal da Serraria, no kilometro 95 + 700
65 Rio Novo.....	6 + 881		

b) *Sub-Ramal do Pomba*

Guarany	0 + 000	395,000	Ponto inicial no ramal da Serraria, no kilometro 109+ 560.
66 Passa Cinco.....	17 + 810	417,500	
67 Pomba.....	27 + 196	426,500	

A linha do Centro, partindo de Porto Novo na margem esquerda do Rio Parahyba, margeia este até o kil. 9; dahi, com rampas que varião até o maximo de 2 %, procura o valle do ribeirão Pontal, atravessando o contraforte da Divisa, attinge esse ribeirão na estação da Volta Grande, seguindo então pelo seu valle, ora á direita ora á esquerda, até o kil. 55, deixa-o em demanda do valle do Rio Pomba, um dos maiores tributarios do Parahyba; para isso segue em serie de rampas e contra-rampas, cortando as cabeceiras do corrego dos Monos e pequenos affluentes do Rio Pomba até á estação de Campo Limpo, attingindo a margem direita desse rio no kil. 85, e seguindo por ella atravessa o rio pouco antes (kil. 92) da estação de Aracaty, continuando pela margem esquerda até o kil. 146, sobe então pelo valle do corrego Diamante, atravessando-o no kil. 156 para seguir por pequenos valles tributarios da margem direita do Rio Chapoto, em demanda da estação

de Ubaense. Neste trecho a linha é bastante sinuosa e tem algumas rampas de 2 1/2 %.

Entre Ubaense e Rio Branco a linha corta cabeceiras de affluentes ainda do Chapoto, continuando nas mesmas condições. Proximo a Rio Branco a linha, passando para a margem direita do ribeirão Presidio, segue até S. Geraldo, que fica 397 metros acima do mar.

Entre esta estação e a de Coimbra se acha a Serra do Presidio que, transporta pela linha com rampas de 2 %, interrompidas por pequenos patamares e trechos de menor declive, formando 3 laços distinctos na passagem de um valle para outro, além de muitas outras sinuosidades proprias de uma linha de serra.

O ponto mais alto é attingido no kil. 225 + 236 metros na cota 747,850, descendo pouco para a estação de Coimbra.

Dahi, a linha segue por uma grande serie de rampas e contra-rampas determinadas pelas gargantas produzidas pelos contra-fortes que dividem aguas de affluentes do Rio Doce, até apanhar o Rio Piranga no kil. 304 + 300 metros, atravessando-o em duas pontes (uma sobre um braço do rio) em altura de 410 metros acima do mar.

De Ponte Nova (estação) situada na margem esquerda do Rio Piranga, segue a linha por esta margem até encontrar o grande affluente Rio do Carmo no kil. 333 + 100 metros.

O Rio Piranga, reunido a esse affluente toma dahi em diante, a denominação de Rio Doce. A linha, depois de atravessar o rio do Carmo, continúa na margem esquerda do Rio Doce até proximo á estação desse nome, tendo várias vezes abandonado a margem para, passando por gargantas, evitar as grandes voltas do rio.

Da estação do Rio Doce, já distante do rio, segue a linha por terreno muito accidentado, logo com uma rampa

de + 2 % em 9 kil. até á garganta que verte para o Rio do Peixe e seus affluentes, contando-se nada menos de que 6 desenvolvimentos grandes, ora em subida ora em descida até ganhar a margem do Rio do Peixe, atravessando-o em altura de 11 metros, cerca de 300 metros aquem da estação da Sande, que dista uns 500 metros do arraial deste nome.

O ramal do Sumidouro, partindo da estação Mello Barreto, no kil. 7 + 300 metros da linha do Centro, segue parallela a esta, rio acima, até atravessar o Rio Parahyba. Ganhando a margem direita deste rio atravessa o seu affluente Paquequer, seguindo em rampa de 2,7 % que finda no kil. 3 na margem direita do Paquequer; percorre a linha rio acima até o kil. 14, atravessando o rio, e novamente no kil. 17, conserva se nesta margem (direita) até o arraial do Sumidouro. A direcção geral desse ramal é para o Sul, Até o kil. 31 nada de notavel ha nesta linha; dahi em diante afasta-se do rio subindo um corrego, atravessando-o em grande curva, ganha novamente a margem do rio em altura consideravel; passa encostada em rochas a prumo e em valle estreitissimo até chegar perto do Sumidouro.

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

O ramal do Alto Muriahé, partindo da estação do Recreio segue com pequenas rampas e contra-rampas e curvas com raio minimo de 150 metros, margeando o Rio Capivara até á estação deste nome, aonde tem principio a subida da serra, tambem desse nome (com rampa de 2 %) que é transposta no kil. 39, descendo até o kil. 47 para uma vargem; margeia o Ribeirão do Sul até perto da es-

tação de Morro Alto; corta dous pequenos espigões nas cotas 195,45 e 194,85, passa para o valle de um pequeno affluente do Cachoeira Alegre e acompanha este rio até sua foz no Rio Muriahé, tributario do Parahyba; desce esse rio e o transpõe 750 metros adiante da estação do Patrocinio, margeia o Rio Gavião e depois o braço esquerdo do Agua Limpa: transpõe o Gavião e galga a serra divisoria das aguas do Gavião e Carangola. Dahi a linha desce o Perdição, atravessa o Carangola em Santo Antonio, sobe o ribeirão do Caethé até as aguas vertentes antes de Tombos, subindo um pequeno affluente entra na povoação de Tombos.

O sub-ramal de S. Paulo tem a sua origem cerca de 3 kil. aquem da estação de Patrocinio, atravessa logo o Cachoeira Alegre e continúa, rio acima, na margem direita do Muriahé até o ribeirão de S. Paulo, donde, para evitar a grande volta que dá o rio, galga o espigão que divide esses dous cursos d'agua, e um kilometro adiante termina na estação de S. Paulo.

O ramal da Leopoldina parte da estação da Vista Alegre na linha do centro, segue o valle do Rio Feijão Crú até á cidade da Leopoldina; nada ha de notavel nesta linha que em parte atravessa terrenos pantanosos.

O ramal da Serraria tem a sua origem na estação desse nome da E. F. D. Pedro II (no kil. 212 + 182 metros do Rio de Janeiro) sita na margem esquerda do Rio Parahybuna, tributario do Parahyba; segue, cortando pequenos affluentes do Rio do Kagado, subindo a Serra de Bicas, formando no kil. 6 um zig-zag com 2 chaves, attinge o alto da serra no kil. 49; desce então para o valle do Rio Novo em que segue até atravessar o contraforte que divide essas aguas das do Rio Pomba, que é, pouco além de Guarany, transposto, seguindo então a linha,

cortando pequenos affluentes á margem esquerda do Pomba, até á estação da Ligação.

O pequeno sub-ramal do Rio Novo parte da estação de Furtado de Campos e segue mais ou menos afastado do Rio Novo até á cidade deste nome.

O sub-ramal do Pomba tem a sua origem em Guarany e afastando-se mais ou menos do Rio Pomba, atravessa no kil. 17 o seu affluente Passa Cinco, ganhando a sua margem direita pouco adiante e depois de atravessar outro affluente Rio Formoso chega á estação da cidade do Pomba.

Natureza dos terrenos atravessados pela estrada de ferro, sua producção e industria

A zona atravessada pela estrada é em geral muito accidentada, não seguindo sómente valles de rios importantes, atravessandò muitas divisas de aguas, o seu perfil longitudinal apresenta uma longa serie de rampas e contra-rampas.

O declive maximo, por isso, sendo em regra de 2 %, foi em alguns logares augmentado a 2 ½ e mesmo 3 %, assim em pequeno trecho no 1.º kilmetro do ramal do Sumidouro e entre os kils. 17 e 20, 67 e 85, 146 e 160 da linha do centro. O raio minimo das curvas é em regra, de 100 metros; em alguns logares difficeis, porém, desceu a 90 e mesmo 80 metros, notando-se que estas curvas são ainda percorridas pelas locomotivas de Baldwin com toda a facilidade, sendo isto ainda mais notavel, por não se ter podido, nesses logares, suavisar o declive.

Entre os kils. 107 e 120, da linha do centro, a linha, acompanhando o valle do Rio Pomba, que é extremamente sinuoso, apresenta curvas em sentido opposto ligadas por tangentes que não excedem 20 metros de extensão.

Como é de esperar a subida da Serra do Presidio apresenta o traçado mais sinuoso que se póde imaginar, sendo que ha 3 laços em que trechos da mesma linha passão quasi parallelos ou em pequena distancia um do outro, como é obvio porém, com grande differença de altura; vê-se pois o mesmo espigão cortado em dous logares pela linha, permittindo ao observador, collocado na estação de de S. Geraldo, seguir com a vista o trem quasi em todo o seu trajecto entre os kils. 204 e 222 que constituem a maior parte da subida da serra, em que entretanto o declive maximo de 2 % não foi excedido, nem o raio minimo das curvas (de 100^{m}) senão em poucos logares.

O trecho entre Coimbra e Saude, em geral, apresenta um aspecto desconsolador pela ausencia de grandes culturas e habitações: morros coroados de mattas virgens, as abas e as vargens cobertas de capoeiras ralas e de pouco crescimento, constituem a esmagadora uniformidade que não offerece á memoria pontos notaveis de referencia; no emtanto o terreno é fertil e remunerador, prestando-se á cultura da canna de assucar, do fumo, da mandioca, do milho (que dá em abundancia) do feijão, do arroz, algodão, café e hortaliças; só a falta de braços e do imposto torritorial é que devemos attribuir esse abandono das terras quo antigamente estavão cobertas de densas mattas virgens, destruidas pelo systema rotineiro do fogo.

Alguns logares ha, nesse trecho, em que a geada não permitte a cultura do café e da canna de assucar.

Nas mattas existentes, pouco distantes da linha, são encontradas em abundancia as nossas melhores madeiras; esta riqueza ainda é mais patente nas mattas que se encontrão entre os kils. 340 e 369, e que cobrem um solo fertilissimo.

A zona que vai do começo da linha até S. Geraldo produz muito café e a canna de assucar, sendo a estação

de Cataguazes a que tem a maior exportação desse primeiro genero. Porém, qualquer outro ramo de cultura é igualmente remunerador devido não só á qualidade do solo como tambem á amenidade do clima e pouca variação thermica durante o anno. Toda esta zona é regularmente cultivada, contando-se muitas fazendas com grande área lavrada.

Excellentes são as terras atravessadas pelo ramal do Muriahé; muitas são as fazendas que se encontrão nos primeiros trechos, e de grande futuro é o prolongamento que atravessa mattas virgens demonstrando um solo fertilissimo que não espera senão a actividade do homem para remunerar o seu trabalho.

Nos ramaes do Sumidouro e Pirapetinga predomina a cultura do café, havendo alguns fazendeiros importantes que podem exportar annualmente 60 toneladas de café.

Posto que muitos outros productos do solo ahi sejão cultivados perdem, por ora, de importancia á vista do primeiro genero de exportação.

No ramal da Serraria nota-se até á estação de S. João grandes culturas de café; a canna de assucar, posto que dê de maneira remunerativa, ainda cede a primazia a elle.

O sub-ramal do Rio Novo produz café e principalmente o fumo, assim como o do Pomba.

As terras de Guarany a Ubaense (as que se podem ver da E. F.) são cançadas e invadidas pelo capim gordura que constitue uma verdadeira praga.

Sobre a industria exercida dentro da zona atravessada pela estrada de ferro ha pouco a referir. Nota-se porém que muitos fazendeiros vão adoptando a maxima salutar que o lavrador deve só tratar da producção da materia prima, deixando a outros o cuidado de a beneficiar fazendo-a apta para o mercado; assim já existem varios engenhos centraes para beneficiar o café, por exemplo, em

S. Luiz, Recreio, Tapirussú, Patrocinio, Cataguazes, Rio Branco e outros, e para o fabrico do assucar e da aguardente; dentre estes são os mais notaveis o de Aracaty e Rio Branco, ambos com capacidade para moerem diariamente 250^{t} de canna.

No trecho de S. Geraldo a Saude existe a fabrica de tecidos de S. Silvestre: trabalha desde 31 de Dezembro de 1884, sita a 1 kilometro da linha ferrea e a 3 da estação da Viçosa.

Capital 200 contos, producção annual 450 mil metros de tecidos lisos e trançados, brancos e de côres os quaes se vendem de 200 a 440 rs. o metro. A renda bruta é de cerca de 120 contos com uma despeza de 80.

Dispoe de uma força (turbina) de 60 P e de 50 teares a materia prima é toda produzida no municipio. O pessoal é livre e compoe-se de 25 homens, 18 mulheres e 15 crianças.

Engenho Central de assucar Anna Florencia. Capital 200 contos, renda bruta 70, liquida 30 contos. Producção 25 a 30000 @ de assucar, 300 pipas de aguardente. Motor turbina; pessoal: 40 pessoas, livres e escravos.

Engenho Central de assucar Pontal: fundado em 1886. Capital cerca de 100 contos; motor-machina a vapor de 6 P. Producção 10 a 15000 @ de assucar e 50 a 100 pipas de aguardente; 20 pessoas livres e escravas.

Estes dous engenhos estão situados em Ponte-Nova. Junto á estação de Piranga está em construcção outro engenho de assucar.

Existem várias olarias, assim como varios ramos de pequena industria que pouca importancia têm.

Obras de arte

1.º *Muros de arrimo.* — São feitos geralmente de pedras seccas com arrasto de $^1/_3$ a $^1/_2$ quando as fundações são boas

sobre terreno incompressivel. Posto que haja em muitos logares da linha muros que attingem altura de 10 a 15 e comprimentos de 10 a 100^{m}, assim entre os kils. 36 e 42 do ramal do Muriahé e kils. 210 e 222 da linha do centro, não podem ser contados no numero de obras de vulto. A espessura média desses muros varia de $^{1}/_{3}$ a $^{3}/_{4}$ da altura.

2.° *Boeiros.* — Ha feitos de alvenaria de pedras irregulares com argamassa de cal e cimento ou de pedras seccas, quando cobertos, consiste o capeamento de lajões. O vão varia de 0^{m},50 a 0^{m},80 e altura de 0^{m},5 a 1^{m},00; os de dimensões inferiores são considerados *drains.*

3.° *Fossos transversaes.* — Em logares appropriados têm sido construidos, para impedir a entrada de animaes na linha; são feitos de alvenaria de pedras irregulares com argamassa de cal e vão de 2^{m},00; os trilhos são sustentados por vigas feitas de uma combinação de 5 pedaços de trilhos usados.

4.° *Pontilhões.* — Ha em arco com vão de 2 a 5^{m}, abobada de tijolos ou de pedras faceadas.

Os pontilhões abertos são transpostos, até o vão de 2^{m}, como os fossos, e quando maiores com superstructura de madeira, empregando-se até 4^{m},00 de vão livre, duas vigas de 0^{m},40 $\times$ 0,^{m}35 de esquadria assentadas, nos encontros sobre baldrame transversal e entalhados sendo os dormentes da linha fixados ás vigas por meio de entalhos e cavilhas de ferro.

5.° *Pontes.* — Até 12^{m},00 de vão a superstructura é de madeira, formada de 2 vigas principaes de 0^{m},35 $\times$ 0^{m},35 a 0^{m},40 $\times$ 0^{m},40 e sustentadas, no meio, por uma chave (sub-viga) com escora e contra-escora (de 0^{m},30 $\times$ 0^{m},30) apoiadas sobre o resalto da alvenaria dos encontros ou lipares. A sub-viga é presa á principal por meio de parafusos e estribos de ferro.

Os contraventos consistem em cruzes de S. André, empregadas tanto entre as vigas principaes como nas escoras. A linha se prende á ponte do mesmo modo como nos pontilhões. Algumas pontes, onde a altura sobre o alveo era insufficiente, ou onde se teme a destruição pelos páos, etc., levados pelas enchentes, as vigas forão armadas, ou, cada uma com dous tirantes de ferro e dous montantes, ou construindo-as de duas peças de madeira ligadas entre si por cunhas, enchimentos e parafusos; o primeiro systema se encontra no ramal do Muriahé, o segundo na linha do centro entre S. Geraldo e Saude.

6.° *Pontes metallicas.* — Entre estas pontes a mais notavel pela sua extensão é a denominada: Mello Barreto sobre o Rio Parahyba no principio do ramal do Sumidouro. Consta de tres arcos de cantaria de pleno centro, seguidos de 4 lances de 44^{m} cada um, com superstructura do systema americano (variação: Pratt) em que a meza inferior é formada de tirantes de ferro chato com olhaes nas extremidades por onde passão os parafusos transversaes que ligão não só as partes da meza inferior, formando *nós*, como tambem os montantes verticaes e as barras de treliça que são de ferro redondo. A meza superior é tubular formada de 4 ferros quadrante que unidos por abas viradas para o exterior e cravejadas dão o aspecto de um solido. Dos montantes extremos a meza superior desce para os encontros dando assim á viga a fórma de um trapezio regular. Os montantes são formados semelhantemente á meza superior.

As vigas secundarias são em fórma do duplo T de alma cheia e penduradas aos *nós* das vigas principaes por meio de estribos de ferro redondo que acabão em rosca com porca e contra-porca. Estas vigas secundarias se ligão entre si por meio de vigas *porta-trilhos*, (poutrelles) que, por sua vez, supportão os dormentes da linha, seguros a

ellas por meio de parafusos, de fórma que o taboleiro se acha na parte inferior das vigas.

Semelhantemente são construidas as seguintes pontes:

2. de Vista-Alegre (k. 92 da L. C.) 3 vãos de 25m,00
3. do Pomba (k. 19 do R. Muriahé) 2 vãos de 57m,60
4. do Patrocinio (k. 69 do R. Muriahé) 2 vãos de 33m,70
5. do Gavião (k. 82 do R. Muriahé) 1 vão de 30m,00
6. de S. Antonio (k. 107 do R. Muriahé) 1 vão de 40m,00
7. do Piranga (k. 304 da L. C.) 1 vão de 40m,00
8. do Carmo (k. 333 da L. C.) 1 vão de 40m,00

Pontes de vigas parallelas e treliças em fórma de Cruz de S. André ha as seguintes:

9. do Cachoeira Alegre (k. 1 do Sub R. S. Paulo) 1 vão de 20m,00.
10. do Piranga (k. 304 L. C.) 1 vão de 15,m00
11. do Peixe (k. 369 L. C.) 3 vãos de 15m,00

Ha ainda no sub-ramal de S. Paulo uma ponte (sobre o ribeirão desse nome) do systema Fink de 16m de vão.

Uma ponte de aço (Krupp) sobre o Pomba no ramal da Serraria, do systema de vigas parabolicas como taboleiro em baixo e de 35m,20 de vão livre (k. 109 + 800m).

7.° *Tunneis.* — Em toda a linha existem dous tunneis sómente; o primeiro no 2.° kil. do ramal do Sumidouro de 125m de extensão, aberta em rocha viva e não tem revestimento.

O segundo tunnel é no ramal do Muriahé no alto da Serra do Capivara (k. 39) de 330m de extensão, revestido em 200m com pedras faceadas, e de cantaria nas extremidades.

A área livre desses tunneis é de 18m2,00. A abobada do tunnel do Capivara apresenta a fórma de arco alçado; os pés direitos, digo os encontros, são curvados e, em parte, unidos na base por meio do radier.

Superstructura

A bitola desta estrada, contada entre as cabeças dos trilhos é de $1^{m},000$ em linha recta, havendo sobre largura nas curvas de raios inferiores a 100^{m}, attingindo a 2 kils. nas curvas de 80 a 100^{m}, diminuindo gradualmente até ás de 500^{m} de raio.

A sobre elevação do trilho exterior nas curvas está calculada pela fórmula:

$$S = \frac{7,5}{R}$$

o que corresponde a uma velocidade de 30 kils. por hora; nos trechos novos onde a velocidade não excede 20 kils. por hora, adoptou-se a fórmula

$$S' = \frac{4,5}{R}$$

Existem empregados 6 typos differentes de trilhos nos diversos trechos da estrada, sendo um unico, dos kils. 69 a 105 e ramal da Leopoldina, de ferro; este mesmo vai sendo substituido pelo de aço.

Estes differentes typos de aço são assim denominados:

a) Leopoldina.
b) Muriahé.
c) Reconstrucção.
d) União Mineira.
e) Krupp.

O comprimento de cada trilho varia de $5^{m},85$ a $7^{m},20$ constituindo estes a grande maioria.

a) TYPO LEOPOLDINA

Empregado na linha do centro do kil. 0 a 58 e do kil. 105 a 204. Pesa, por m. corr., 20^{k}, de fórma Vignole, tendo a largura da cabeça e patim, respectivamente, de 45

e $86^{m}/_{m}$, altura 90 e $11^{m}/_{m}$ de espessura da alma. Nas juntas são unidos por duas talas de juncção e quatro parafusos com porca e contra-porca, pesando uma tala $2^{k},24$ e um parafuso $0^{k},3$. Os grampos são de secção quadrada de $15\times15\times120$ $^{m}/_{m}$ e pesão $0^{k},2$.

b) TYPO MURIAHÉ

Empregado no ramal e sub-ramal do Muriahé e no ramal do Sumidouro. Fórma Vignole, e dimensões pouco differentes do typo precedente, pesando 19^{k} por m. corr. As talas são simples e iguaes em peso ás desse typo, bem assim os grampos e parafusos, estes, porém, são de uma unica porca.

c) TYPO RECONSTRUCÇÃO

Foi este o typo adoptado não só para a transformação do trecho com trilhos de ferro, como tambem para o prolongamento de S. Geraldo a Itabira de Matto-Dentro.

Tem este trilho, tambem typo Vignole, 90 $^{m}/_{m}$ de altura, e 45 e 87 de largura da cabeça e patim e 12 $^{m}/_{m}$ e espessura da alma, pesando 20^{k} por m. corr.

O par de talas de juncção pesa $4^{k},24$, differindo uma da outra, sómente na fórma do furo para o parafuso sendo uma de ferro quadrado para evitar o rodar dos parafusos que para isso têm junto á cabeça a fórma correspondente; elles são em numero de 4 para cada junta, de uma só porca e peso de $0^{k},3$. Os grampos são de $14\times14\times130^{m}/_{m}$ e pesão $0^{k},2$.

d) TYPO UNIÃO MINEIRA

Empregado no ramal da Serraria até Guarany e no sub-ramal do Rio Novo; é, quanto ás dimensões e peso igual ao typo reconstrucção, apenas tem o patim $83^{m}/_{m}$ de largura e a cabeça fórma um pouco differente, perfazendo o lado da cabeça com a face em que encosta a tala um

angulo (aresta) vivo, que nos outros typos é suavisado por uma curva de $3^{m}/_{m}$ de raio. As talas, ou são communs de $2^{k},125$ de peso ou o par é formado de uma commum tala e outra reforçada por um accrescimo (para baixo) em fórma de cantoneira; esse systema está empregado entre Santa Helena e Guarany. O peso da tala reforçada é de $4^{k},210$ com $43^{cent.}$ de comprimento. Duas qualidades de parafusos são empregadas, que differem no peso, sendo uma de $0^{k},3$ e outra de $0^{k},31$, ambas de uma só porca; esta, porém, no segundo typo serrada transversalmente até o meio permittindo evitar o desandamento, separando-se as duas partes com uma talhadeira.

e) TYPO KRUPP

Os trilhos de aço fundido pesão 20^{k} por m. corr., são de excellente qualidade porque o material em toda a secção é perfeitamente homogeneo e de boa tempera. As dimensões são iguaes á do typo União Mineira e a fórma pouco differente. O par de talas de fórma commum pesa $5^{k},55$, os parafusos com a porca pesão $0^{k},25$. Os grampos de $12,5 \times 12,5 \times 120\,^{m}/_{m}$ pesão $0^{k},17$.

O material « Krupp » está empregado no sub-ramal do Pomba e no trecho entre Guarany e Ligação.

De todos esses typos o que tem dado melhor resultado é o de « Krupp », « Reconstrucção » e « Muriahé ». O typo « Leopoldina » é formado de paquetes com material differente para a cabeça, a alma e o patim, e quando a liga não fôr perfeita o trilho se destróe debaixo da acção das rodas, destacando-se laminas.

Os trilhos typo « União Mineira », « Leopoldina » e « Reconstrucção » têm a marca « Rhymney Steel », as do « Muriahé » « G. H. Hüffe » (Gute Haffnungshütle); as de « Krupp » são da conhecida fabrica.

Exprimindo-se as dimensões da secção transversal do trilho « Krupp » ou « Reconstrucção » em millimetros, tem-se (para o trilho novo) o momento de inercia:

$$I = 3\,754\,836\ {}^{m}/_{m^4}$$

e passando o eixo neutro a $43^{m}/_{m^2}$, distante da base, tem-se o momento de resistencia:

$$W = \frac{I}{a} = \frac{3\,754\,836}{43,2} = 86917$$

Variando o espaçamento dos dormentes, de meio a meio, de 80 a 90 cent., obtem-se a pressão de uma roda a que o trilho resiste com segurança, sendo o esforço admittido para o aço de 10 k. por $^{m}/_{m^2}$ (1 t. por $^{c}/_{m^2}$.)

$$1)\ P = 5,291 \times 10 \times \frac{86917}{800} = 5520 \text{ kilos.}$$

$$2)\ P' = 5,291 \times 10 \times \frac{86917}{900} = 5110 \text{ kilos.}$$

Mesmo com um espaçamento de $1^{m},00$ essa pressão de roda se reduz sómente a 4,600 k., emquanto que, actualmente, a maior pressão de uma roda de locomotiva, das que esta Companhia possue, não excede a 4,080 k. (typo « Faur wheels-connected and Leading and Frailing Truck, Dauble-Euder », classe 8 – 20 $^{1}/_{4}$ C de Baldwin). Conheço sómente uma qualidade de machinas para bitola de $1^{m},80$, cujas rodas exercem ainda maior pressão que essa: a machina-tender do Paraná de 27 t. de peso sobre 6 rodas conjugadas (3 por banda) resultando para cada uma 4,500 k.

Os trilhos têm pois maior resistencia do que seria necessario, mesmo tendo-se em conta uma diminuição da altura de $3\ ^{m}/_{m}$ em consequencia do gasto; o espaçamento dos dormentes de $80\ ^{c}/_{m}$ é devido á necessidade de augmento de base para que o lastro resista com segurança ao peso das locomotivas e da superstructura; com effeito, admittindo

uma locomotiva, typo « Consolidation » de 14^{m} de distancia entre para-choques, tem-se :

Peso da machina e tender....	48,000 kilos.
» dos trilhos e accessorios.	594 »
» de 18 dormentes.....	800 »
	49,394 kilos.

A base de um dormente é de $185 \times 20\,{}^{c}/_{m^2} = 3{,}700\,{}^{c}/_{m^2}$ ou, para os 18 dormentes, $66{,}600\,{}^{c}/_{m^2}$, o que dá uma intensidade de

$$1^{k},3 \text{ por } {}^{c}/_{m^2}$$

que pela qualidade do lastro que temos não deve ser excedida.

Os dormentes empregados nesta estrada têm as seguintes dimensões em $^{c}/_{m}$.

$$185 \times 20 \times 13$$

e quanto ás qualidades dividem-se em 3 classes. Abstrahindo de umas qualidades de madeiras, das quaes não se póde obter os dados seguros para as qualificar nessas 3 classes, tem-se o seguinte quadro :

a) PRIMEIRA CLASSE

NOME COMMUM	NOME BOTANICO	PESO ESPECIFICO
1. Canjerana.....	Cabralia canjerana.....	0,768
2. Canella Cap.^{m}-mór	Nectandra spec.....	0,744
3. Canella preta.....	Nectandra mallis.....	0,848 a 0,912
4. Graúna parda.....	Menaloxylon spec.	1,124
5. Jacarandatan.....	Machavium incorruptib...	1,218 a 1,284
6. Oleo Vermelho.....	Myrocarpus spec.	0,997
7. Pinna.....		
8. Sapucaia.....	Lecythis ollaria	1,077 a 1,100
9. Sobrazil		

b) SEGUNDA CLASSE

NOME COMMUM	NOME BOTANICO	PESO ESPECIFICO
10. Sucupira	Bondichia vigilioides.....	1,116
11. Tapinhoan.....	Silvia navalium.....	0,859
12. Angelimo pedra...		
13. Araribá roza.....	Centrolobium robustum...	0,870 a 0,927
14. Arapoca amarella.	Galipea dichotoma	1,021
15. Arco de pipa.....		

16.	Cabiuna.....	Dalborgia nigra.....	0,919
17.	Canella parda.....	Nectandra spec.....	0,609
18.	Canella prego.....	Nectandra spec.....	
19.	Canudo		
20.	Carvalho..	Rhopala braziliensis.....	0,967
21.	Cravo		
22.	Grossahy-azeite.....	Moldenhavera spec.....	0,865
23.	Ipê tabaco.....	Tecoma Ipê.....	1,086
24.	Orty.....	Moquilea tomentosa.....	0,738
25.	Ubatan	Astronium commune.....	1,027
26.	Urucurana.....	Hycronima alchornioides.	0,851 a 1,034

c) TERCEIRA CLASSE

	NOME COMMUM	NOME BOTANICO	PESO ESPECIFICO
27.	Canafistula.		
28.	Canella sassafraz...	Mespilodaphne spec.....	0,866
29.	Garapiassunha	Apulea polygamia.....	0,829 a 0,967
30.	Guarabú.....	Peltogyne Guarabú.....	0,635 a 1,000
31.	Guarajuba.....		
32.	Ipê una.....		
33.	Mangaló.....	Peraltea erythrinfolia.....	0,849
34.	Merindiba.....	Torminalia tingens.....	0,931
35.	Oleo Jatahy.....	Hymenea unirabilis	0,857 a 0,860
36.	Peroba roza.....	Aspidosperma spec.....	
37.	Peroba urucú		
38.	Tatú.....	Varea indurata.....	0,943

Quanto á duração desses dormentes várias são as causas que produzem um desaccordo completo sobre os resultados obtidos em um logar com outros em outro; assim a idade das arvores, epocha do seu abatimento, natureza do terreno aonde crescem, se humido, secco ou pedregoso, e finalmente logar do emprego.

Ajuntando-se todas essas circumstancias de modo favoravel, podemos attribuir a seguinte duração dos dormentes empregados:

a) 1.ª classe..... 15 a 20 annos
b) 2.ª classe..... 10 a 16 »
c) 3.ª classe..... 4 a 10 »

Não havendo, porém, esse conjuncto, o resultado é

bastante diverso; em média será esta a seguinte duração dos dormentes:

a) 1.ª classe..... 5 a 8 annos
b) 2.ª classe..... 4 a 7 »
c) 3.ª classe..... 1 a 2 »

O preço médio por que se tem obtido esses dormentes varia de 10$ a 11$000 por duzia e a proporção das quantidades das 3 classes é, em média, de

20 % da 1.ª classe
30 % da 2.ª classe
50 % da 3.ª classe

Os trilhos são assentados directamente sobre os dormentes entalhados a apresentarem duas faces inclinadas para o meio de 1/20, e presos por quatro grampos em cada dormente, cravados dous a dous, desencontrados, de modo que não cortão a mesma fibra da madeira. Sómente os dormentes de madeira forte é que são forrados previamente com trados de $^{4}/_{8}$ ingl. até meia madeira.

As juntas dos trilhos são desencontradas, tendo-se, porém, o cuidado de apoial-os sobre um dormente ou de dar menor espaço (50 $^{m}/_{m}$) entre aquelles que comprehendem uma junta; sómente em pequeno trecho do ramal do Muriahé é que se empregárão juntas parallelas e suspensas.

O lastro é tanto inferior, como superior, de terra; os dormentes são cobertos e têm uma banqueta de 60 $^{m}/_{m}$ de largura, contada do trilho.

O barro amarello *impermiavel*, é que fornece o melhor lastro, resistindo muito á acção das aguas e conservando bem os dormentes; o peior é o barro rôxo que amollece com as aguas e não resiste; elle vai sendo substituido pelo saibro e moledo.

Nos logares humidos o lastro é de pedras britadas, ficando os dormentes descobertos.

Nos desvios empregárão-se corações de $^1/_7$ a $^1/_{11}$ e raios de curvas de 80 resp. 218 metros; o trecho recto antes do coração varia de $0^m,90$ a $1^m,50$. As agulhas varião no comprimento de $3^m,05$ a $3^m,60$, sendo estas as normaes.

Nas estações a distancia, de eixo a eixo, das linhas de desvio varia de $3^m,50$ o $4^m,00$, sendo esta a distancia normal e empregada nas reconstrucções e construcções novas.

Para virar as machinas fez-se, em muitos logares, uso do *triangulo*, com curvas de raio, de 80 a 100 metros, assim em Volta Grande, Pirapetinga, Recreio, Patrocinio, S. Paulo de Muriahé, Vista Alegre, Leopoldina, Cataguazes, Pombense, Ligação, Ubaense, S. Geraldo, Coimbra, Ponte Nova e Saude; e ainda em Serraria, Bicas Furtado Campos e Guarany.

Esse meio, posto que moroso, foi adoptado nos extremos das linhas ou em logares onde as machinas permanecem mais tempo e onde o terreno o permittiu.

Os gyradores (de 13—14^m de diam.) são empregados nas officinas (2), Mello Barreto, Sumidouro, Socego, Rio Novo e Pomba.

S. José, 31 de Janeiro de 1887.

G. B. Weinschenck
Inspector da linha.

Companhia E. de F. Leopoldina

Descripção geral do Ramal da Serraria

Descripção geral do Ramal da Serraria

1.º — Ponto inicial e terminal

Tem este ramal, que constitue a 4.ª Secção da Estrada de Ferro Leopoldina, o seu ponto de partida na estação de Serraria da Estrada de Ferro D. Pedro II, kil. 213, e o terminal no kil. 166+400m. da linha principal da Leopoldina e conta dous sub-ramaes, o do Rio Novo e o do Pomba, aquelle partindo da estação de Furtado Campos, kil. 95+700m, e terminando no começo da cidade do Rio Novo e este, partindo de Guarany, no kil. 109+578m, termina defronte da cidade do Pomba.

Até 31 de Outubro de 1884 pertenceu este ramal á extincta Companhia União Mineira, terminava em Guarany e só contava o sub-ramal do Rio Novo; daquella data em diante, passou a pertencer, por compra, á Estrada de Ferro Leopoldina, que em virtude de contrato que firmou com o Governo Provincial de Minas-Geraes, obrigou-se a construir o sub-ramal do Pomba e a prolongar a linha de Guarany até o entroncamento com a sua linha principal, sendo marcado para isso Ubá ou suas immediações.

A 12 de Fevereiro de 1885 deu-se começo á construcção dessas linhas, e no dia 1.º de Julho de 1886 forão ellas inauguradas com as Augustas Presenças de SS. MM. Imperiaes, Ministros da Agricultura e Justiça, da dignissima Directoria e de diversas pessoas gradas.

2.° — Traçado

Da estação de Serraria segue a linha o ribeirão da Gameleira, começando no kil. 2 a subir a Serra do Macuco com a declividade de 2,5 % até o kil. 8. Como essa serra apresentasse grandes obstaculos e fossem necessarias obras dispendiosissimas e de difficil execução e conservação para serem vencidos pelo systema commum, empregou um zig-zag que com uma unica reversão de 800m evitou um tunnel e um grande viaducto.

Dessa serra passa a linha para as aguas do Rio Formoso e dessas para as do Kagado, vencendo com rampa de 2 % a 2,6 % a Serra do Lima.

Do kil. 39, onde atravessa o Rio Kagado começa a linha a subir a Serra de Bicas até o kil. 50, essa subida é facil e rampa maxima é de 2,6 % a descida é porém difficil, pelo que se empregárão rampas de 3 % e curvas de 800m., havendo córtes e aterros muito altos.

No kil. 67 ganha a linha o valle do ribeirão Roça Grande e com um traçado facil e bom chega no kil. 73, á estação do mesmo nome. Dahi começa a subir a Serra de S. João, o traçado é facil e a rampa maxima de 2,5 %, ganha o alto dessa serra no kil. 78 e seguindo pelo valle do ribeirão S. João atravessa a cidade de S. João Nepomuceno, no kil. 82, passa para o valle do Rio Novo atravessa o rio e no kil. 95+700 chega á estação de Furtado Campos, onde começa a subir uma pequena serra que divide as aguas do Rio Novo das do Pomba, ganha este valle e no kil. 109+578m está a estação de Guarany, na margem direita do Rio Pomba. Atravessando este rio, continúa a margeal-o até o kil. 115, sóbe com rampa de 2 % a Serra das Posses, apanha o valle do Ribeirão de S. Domingos e por elle segue até o kil. 134, onde começa a subir a Serra dos Macacos, que vence facilmente com

rampa de 2 %, ganha o valle do Macaco, atravessa o ribeirão desse nome e Rio Paraopeba, margeia o seu affluente S. Domingos de Ubá e no kil. 151 entronca com a linha principal da Leopoldina, tendo pouco antes atravessado a garganta do Gonzaga.

O sub-ramal do Rio Novo partindo da estação de Furtado Campos, no kil. 95+700m, sóbe e desce com rampa de 3 % e curvas de 80m. a Serra do Descalvado e chega com 6 k.+899 á estação que fica no começo da cidade.

O sub-ramal do Pomba partindo de Guarany, no kil. 109+578m, margeia o corrego S. Luiz, atravessa as gargantas do Marciano e João Velho, passa para a do Alves e ganha novamente o Rio Pomba, seguindo por elle até o seu ponto terminal. A declividade maxima é de 30 %.

3.° — Bitolas, ramaes, extensão, typos de superstructura

Bitola.—A bitola é de 1m,00 entre faces internas dos trilhos, tendo nas curvas folgas de 0m,005 a 0m,010 conforme o gráu dos mesmas. A superelevação varia de 0m,030 a 0m,011, de accordo tambem com o gráu das curvas.

Extensão.—A extensão total do ramal e dos seus sub-ramaes é de 184+552m.90, sendo:

Ramal de Serraria.....	150k+309,m80
Sub-ramal Rio Novo.....	6k+899,m00
Sub-ramal do Pomba.....	27k+344, 10
	184k+552m,90

Trilhos. — São de aço, typo Vignolle, peso de 20 kilogrammas por metro corrente e dos seguintes comprimentos: 7m,50—7,m40—7m,00 e 6m,00.

Dous são os typos: 1.° Ebber Vale, empregado na

parte construida pela União Mineira—2.° Krupp, empregado na parte construida pela Leopoldina.

Chapas de juncção. — Dous são os typos e ambos de aço: 1.° União Mineira, a chapa externa é recta e a interna em fórma de cantoneira; 2.° Krupp, ambas as chapas são rectas.

O par de chapas União Mineira pesa 4.500 e das Krupp 5.500 grammas:

Grampos. — Diversos são os typos, sendo porém, dous os principaes, a saber: 1.° *dog-dead* na parte União Mineira; 2.° Krupp, na parte construida pela Leopoldina. Os primeiros pesão 202 grammas e os segundos 170 grammas.

Parafusos. — Tambem são diversos os typos, sendo tambem dous os principaes: 1.° União Mineira, de peso de 302 grammas, $0^m,081$ de comprimento, $0^m,014$ de diametro e porca quadrada; 3.° Krupp, peso de 240 grammas, $0^m,080$ de comprimento, $0^m,015$ de diametro e porca exagonal.

Dormentes. — São de madeira de lei e das seguintes dimensões: $1^m,80+0^m,20\times0^m,12$.

Existem tambem na parte União Mineira dormentes de ferro, typo Livisey e o numero dos que estão empregados é de 1252, assim distribuidos: no kil. 1 — 42; no kil. 4 — 41; no kil. 6 — 113; no kil. 7 — 72; no kil. 8 — 48; no kil. 9 — 72; no kil. 10 — 49: no kil. 15 — 28; no kil. 18 — 31; no kil. 21 — 77; no kil. 22 — 63; no kil. 23 — 9; no kil. 24 — 53; no kil. 25 — 35; no kil. 27 — 104; no kil. 28 — 5; no kil. 32 — 34, no kil. 35 — 74; no kil. 50 — 29; no kil. 52 — 25; no kil. 53 — 89; no kil. 54 — 52; no kil. 55 — 52; no kil. 61 — 10; no kil. 64 — 10; no kil. 65 — 29; no kil. 77 — 6.

Esses dormentes estão empregados em curvas fortes e

têm dado muito bom resultado; o emprego, porém, é feito conjunctamente com os de madeira. Cada quatro dormentes de madeira, um de ferro.

4.°— Construcção

Na construcção do ramal e dos sub-ramaes foi este o movimento de terra, alvenaria, roçada, etc.:

RAMAL DA SERRARIA

Roçado em capoeirão		339,945m²,00
Idem em matto virgem		346,792m²,00
Destocamento		12,000m²,00
Escavação.	Terra	1,904,918m³,530
	Rocha	14,088m³,650
	Pedra solta	33,267m³,260
	Molledo	5,000m³,000
Alvenarias.	Pedra secca	11,493m³,760
	Argamassa de cal e cimento	6,460m³,010
	Apparelho	465m³,700
	Cantaria	50m³,000
	Lajões	1,200m³,000
Concreto		130m³,000

SUB-RAMAL DO POMBA

Roçado em capoeirão		20,000m²,00
Escavação.	Terra	280,868m³,000
	Rocha	1,000m³,000
	Pedra solta	2,000m³,000
	Molledo	1,500m³,000
Alvenarias.	Argamassa de cal e cimento	800m³,000
	Lajões	400m³,000
	Apparelho	20m³,000
	Concreto	30m³,000
	Pedra secca	1,400m³,000

SUB-RAMAL DO RIO NOVO

Roçado em capoeirão		10,000m2,00
Escavação.	Terra	42,000m3,000
	Rocha	500m3,000
	Pedra solta	100m3,000
Alvenarias.	Pedra secca	60m3,000
	Lajões	10m3,000

RESUMO

Roçado em capoeirão		369,945m2,00
Idem em matto virgem		346,792m2,00
Destocamento		12,000m2,00
Escavação.	Terra	2,235,786m3,530
	Rocha	15,485m3,650
	Pedra solta	35,367m3,260
	Molledo	6,500m3,000
Alvenarias.	Pedra secca	12,953m3,760
	Argamassas de cal e cimento	7,260m3,010
	Apparelho	485m3,700
	Cantaria	50m3,000
	Lajões	1,610m3,000
Concreto		160m3,000

5.° — Obras d'arte mais salientes

Ponte sobre o Rio Formoso no kil. 12+938m, com 27m,000 de vão livre, 6m,000 de altura, a superstructura é metallica e assenta sobre encontros de alvenaria, com cantos de apparelho. As vigas são de trelissa.

A ponte do Kagado, no kil. 38+815m, tem 29m,000 de vão livre, 5m,00 de altura, é metallica, viga recta de trelissa e assente sobre encontros de alvenaria ordinaria e cantos de apparelho.

A ponte do Rio Novo, no kil. 92+593m é tambem

metallica, viga recta de trelissa, tem 26m,40 de vão livre, 6m,00 de altura e assenta sobre encontros de alvenaria ordinaria e cantos de apparelho.

A ponte do Pomba no kil. 109+748m que é a principal tem 35m,20 de vão livre, 4m,00 de altura, e de superstructura metallica, viga curva de trelissa, estrado superior, e foi construida pela casa Krupp. Assenta sobre dous encontros de alvenaria de apparelho e cantos de cantaria, tendo um dos encontros sobre rocha e o outro sobre uma camada de concreto de 0m,80 de espessura que está a 1m,00 abaixo do fundo do rio e em terreno de areia grossa, misturada com seixos rolados. Resiste, em média, a 600 kilos por centimetro quadrado.

A ponte do Rio Formoso, no kil. 22 do sub-ramal do Pomba é tambem metallica, viga recta de trelissa, tem 22m,00 de vão livre e 5m,60 de altura. Resiste a 400 kilos por centimetro quadrado, os encontros são de alvenaria ordinaria, os cantos de apparelho e o capeamento de cantaria, um dos encontros assenta sobre uma camada de de 0m,040 de concreto.

Existem diversas outras pontes indicadas no quadro n.° 1.

Pontilhões. — São em numero de 29, as secções que varião de 1m,50 o 8m,00 e de superstructura de madeira, salvo um no kil. 87+541m,50, cuja superstructura é metallica, são duas vigas rectas em duplo T de 0m,60 de alma.

No quadro n.° 2 estão todos indicados.

Boeiros. — Ha boeiros abertos, capeados simples e duplos e de manilhas simples e duplas.

Boeiros abertos. — São em numero de 233 e das seguintes secções:

$0^m,40 \times 0^m,60$	15
$0^m,50 \times 0^m,70$	9
$0^m,50 \times 0^m,70$	23
$0^m,50 \times 0^m,60$	44
$0^m,60 \times 0^m,80$	114
$0^m,60 \times 1^m,00$	7
$0^m,80 \times 1^m,00$	15
$1^m,00 \times 1^m,20$	4
$1^m,20 \times 1^m,50$	2
Total	233

Boeiros capeados simples. — São 297 e das seguintes secções :

$0^m,40 \times 0^m,60$	62
$0^m,40 \times 0^m,40$	3
$0^m,50 \times 0^m,70$	15
$0^m,60 \times 0^m,60$	43
$0^m,60 \times 0^m,80$	95
$0^m,60 \times 1^m,00$	9
$0^m,80 \times 0^m,80$	22
$0^m,80 \times 1^m,00$	31
$0^m,80 \times 1^m,20$	4
$0^m,80 \times 1^m,40$	2
$0^m,90 \times 1^m,00$	1
$1^m,00 \times 1^m,00$	4
$1^m,00 \times 1^m,20$	4
$1^m,10 \times 1^m,40$	2
Total	297

Boeiros duplos — São 8, sendo 3 de $1^m,00 \times 1^m,20$ e 5 de $1^m,00$ por $1^m,80$.

Manilhas. — Estão construidos 20 boeiros de manilhas, cujos diametros varião de $0^m,20$ a $0^m,45$. Ha mais 2 du-

plos. As boccas de entrada e sahida desses boeiros são de alvenaria.

Drauss. — São em numero de 25 e varião de $0^m,20 \times 0^m,20$ a $0^m,30 \times 0^m,30$.

Fossos ou passagens americanas. — Com o fim de impedir a passagem pela linha estão construidos 97 fossos, variando as secções de $1^m,20 \times 1^m,40$ a $2^m,00 \times 2^m,80$, são de alvenaria ordinaria, com argamassa de cal.

6.º — Descripção da zona quanto á topographia, população, fertilidade, etc.

A zona atravessada pela linha é em geral muito accidentada, pois ha 6 serras a vencer: Macuco, Lima, Bicas, S. João, Descalvado e Posses.

A população é bastante densa, principalmente nos primeiros 49 kilometros.

Todos os terrenos são ferteis e com grande vantagem se prestão á lavoura de café, canna e fumo, que são cultivados em grande escala.

Ha diversos terrenos em matto virgem, que serão mais tarde aproveitados com muita vantagem.

7.º — Directoria geral

Póde-se considerar com direcção geral N. E. e para os sub-ramaes N. O.

8.º — Condições technicas, raio minimo, declive maximo, pontos culminantes, zig zag, etc., etc.

Este capitulo será dividido em duas partes. 1.ª, União Mineira; 2.ª, Leopoldina.

1.ª parte. — União Mineira. Menores rectas $12^m,00$. Curvas minimas $80^m,00$ de raio. Declividade maxima 3 %.

Quadro n.° 1

RAMAL DA SERRARIA

Pontes da 4.ª secção

POSIÇÃO KILOMETRICA	DESIGNAÇÃO	VÃO LIVRE	SUPERSTRUCTURA	ALTURA	OBSERVAÇÕES
m		m		m	
12 + 938	Ponte sobre o Rio Formoso.....	27.00	Metallica ...	6.00	Viga recta de trelissa.
15 + 197	» » » Kagado pequeno..	18.00	»	5.00	» » »
38 + 815	» » » Kagado.....	29.00	» ...	5.00	» » »
71 + 637	» » » Roça Grande.....	10.00	Madeira	4.00	4 vigas de $0^m,40+0^m,40$ e mãos francezas.
82 + 400	» » » S. João.....	9.50	Metallica	3.50	2 vigas em duplo T. alma $0^m,60$.
92 + 593.50	» » » Rio Novo.....	26.40	»	6.00	Viga recta de trelissa.
109 + 748	» » » Pomba.....	35.20	»	4.00	Viga curva de trelissa estrado superior.
138 + 560.70	» » » Macaco.....	8.00	Madeira	4.00	2 vigas de $0^m,35+0,^m35$ e mãos francezas.
141 + 588	» » » Paraopeba.....	12.00	»	3.20	» » » » »
18 + 000	» » » Passa Cinco.....	12.00	»	7.80	2 vigas de $0^m,40+0^m,50$ » »
22 + 000	» » » Formoso.....	22.00	Metallica	5.60	Viga recta de trelissa.

Nota. — As alturas são referidas ao nivel médio das aguas. As mãos francezas são presas ás vigas por braçadeiras de ferro, além da respiga.

Quadro n.° 2

RAMAL DA SERRARIA

4.ª Secção. — Pontilhões

POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTURA	VÃO	SUPER-STRUCTURA	OBSERVAÇÕES
	m	m		
2 + 690	2.85	3.50	Madeira	2 vigas.
10 + 902.25	4.15	3.00	»	»
18 + 848	2.90	3.00	»	»
19 + 195	2.80	3.25	»	»
19 + 723	2.90	3.25	»	»
32 + 74	2.85	3.65	»	»
32 + 254	4.90	2.90	»	»
33 + 415	2.20	2.40	»	»
33 + 920	2.20	2.40	»	»
38 + 776	5.00	4.30	»	» e mãos francezas.
41 + 917	2.80	3.50	»	»
42 + 120	2.70	3.50	»	»
43 + 215	2.60	3.50	»	» » »
67	3.30	6.00	»	» » »
80 + 730	2.30	5.40	»	»
80 + 800	2.50	1.00	»	»
87 + 541.50	6.00	5.00	Metallica	2 vigas 0m,60 em duplo T.
95 + 600	1.00	4.00	Madeira	»
98 + 335	1.60	2.00	»	»
101 + 628	1.40	2.00	»	»
102 + 12.40	3.60	1.50	»	»
103 + 138	3.70	5.60	»	» e mãos francezas.
104 + 455.70	6.00	5.00	»	» »
109 + 214.70	3.00	2.70	»	»
127 + 69	2.60	6.50	»	» com tirantes de ferro.
133 + 592	2.00	3.00	»	»
146 + 345.80	3.80	3.00	»	»
148 + 110.30	2.00	2.00	»	»
6 + 800	4.00	2.00	»	» Sub-ramal do Pomba.

Nota. — As vigas de madeira varião de 0.m20 + 0.m30 a 0.m40 + 0.m45

Quadro n.º 3

RAMAL DA SERRARIA

Tabella dos alinhamentos da 4.ª secção

Trecho construido pela União Mineira				Trecho construido pela Leopoldina				Resumo		Total
RAIO DAS CURVAS	EM RECTA	EM CURVA	RESUMO	RAIO DAS CURVAS	EM RECTA	EM CURVA	RESUMO	EM RECTA	EM CURVA	RESUMO
m m	k m	k m		m m	k m	k m		k m	k m	k m
.....	43.674.800		Em recta..... 53k,674m,800	.....	39.995.000		Em recta..... 39k,995m,000	43.674.800		
80. a 400	.....	72.818.000	Em curva..... 72k,818m,000	101.28	.....	10.423.100	Em curva..... 28k,065m,100	39.995.000		184.552.90
			Total.... 116k,492m,800	101.28 a 150.00	.....	5.278.000	Total.... 60k,060m,100	83.669.800	72.818.000	
				150.00 a 200	.....	8.110.000			28.065.100	
				200 a 300	.....	3.141.000			100.883.100	
				300 a 400	.....	242.000				
				400 a 600	.....	226.000				
				600 a 800	.....	580.000				
				800 a 1.146	.....	65.000				
					39.995.000	28.065.100				

Quadro n.º 5

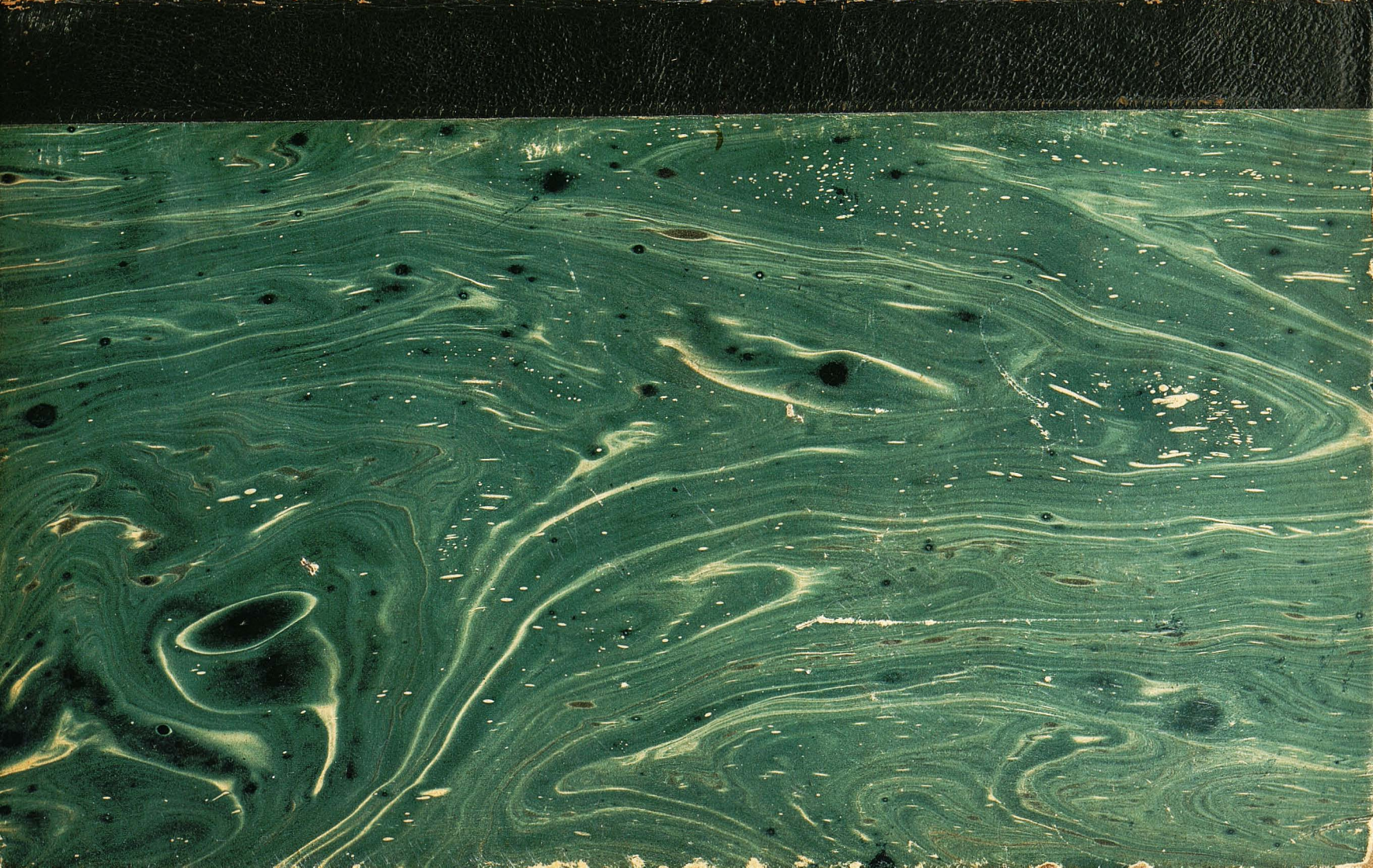
RAMAL DA SERRARIA

Estações da 4.ª secção

POSIÇÃO KILOMETRICA	DESIGNAÇÃO	COMPRIMENTO	LARGURA	CONSTRUCÇÃO	DESVIOS E EXTENSÃO
k m		m	m		
11 + 770	Silveira Lobo	30.50	12.20	Madeira e estuque	216m de desvio, sendo 170m o espaço livre.
18 + 980	Socego	30.00	12.50	» »	184 » » 126 »
31 + 156.32	São Pedro	30.80	8.40	» »	226 » » 157 »
39 + 142	Santa Helena	25.25	12.10	» »	148 » » 117 »
48 + 704	Bicas	34.60	10.10	» »	230 » » 170 »
65 + 626	Rochedo	26.00	10.00	» »	173 » » 154 »
72 + 688.50	Roça Grande	35.00	12.09	» »	228 » » 186 »
81 + 299.80	S. João Nepomuceno	35.10	12.40	» »	188 » » 152 »
95 + 700	Furtado Campos	37.12	9.85	» »	200 » » 131 »
109 + 560	Guarany	37.15	10.00	» »	167.50 » » 108 »
125 + 640	Piraúba	16.00	6.00	Tijollo	174 » » 80 »
142 + 832	Tocantins	16.000	6.00	»	160 » » 100 »
	Ligação	22.000	4.00	Madeira	
6 + 740	Rio Novo	30.00	9.00	Tijollo	155 » » 101.10 »
17 + 792	Passa Cinco	16.00	6.00	»	152 » » 37.50 »
27 + 178	Pomba	30.00	9.00	»	180 » » 116 »

Quadro n.º 6

RAMAL DA SERRARIA

Caixas d'agua da 4.ª secção

POSIÇÃO KILOMETRICA	DESIGNAÇÃO	OBSERVAÇÕES
K. 1. — Serraria.....	Tanque de ferro sobre massiço de alvenaria.....	Encanamento de ferro.
K. 28.....	» » alvenaria » » » »	Rego.
K. 49. — Bicas.....	» » ferro » » » »	Encanamento de chumbo.
K. 78.....	» » » » trilhos Barlow.....	Rego.
K. 110. — Guarany.....	» » alvenaria sobre massiço de alvenaria.....	Encanamento de chumbo.
K. 126. — Piraúba.....	» » ferro » » »	» » » e bomba.
K. 144. — Tocantins.....	» » » » » »	» » » »
K. 28. — Pomba.....	» » » » » »	Rego.