

UNIVERSIDADE DE ÉVORA



MASTER _ TPTI

Mestrado em Gestão e Valorização do Património Histórico e Cultural - Master Erasmus Mundus
TPTI: Techniques, Patrimoine, Territoires de l'Industrie: Histoire, Valorisation, Didactique

PATRIMOINE DE LA MOBILITÉ AU BRÉSIL : LE CHEMIN DE FER « NOROESTE DO BRASIL » ET
LES PAYSAGES INDUSTRIELS DE L'OUEST DE L'ÉTAT DE SÃO PAULO

ANNEXE 02 _ DÉCRETS ET LOIS

TAÍS SCHIAVON

Orientadora / Sous la direction de : **Ana Cardoso de Matos**, Évora University
Co-Orientador / Sous la co-direction de: **Adalberto da Silva Retto Júnior**, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho"

Évora, Setembro de 2015 | Évora, Septembre 2015

ANNEXE 01 _ DÉCRETS ET LOIS

ANNEXE 02 _ **DÉCRETS ET LOIS**

- 2.1 Décrets Ferroviaires
- 2.2 Traités et Déterminations Commerciales et Economiques
- 2.3 Traités et Déterminations Territoriales
- 2.4 Principales Décrets Ferroviaires du Chemin De Fer « Noroeste do Brasil »
- 2.5 Principales Décrets Routiers
- 2.6 Principales Projets de des Routes Nationales _ Periode Imperiale et Republicaine
- 2.7 Routes Principales de l'État de São Paulo _ XIXe siècle

2.1 DÉCRETS FERROVIAIRES

DÉCRETS FERROVIAIRES				
ANNÉE	DÉCRET	DESCRIPTION	ANNEXE	SOURCE
1828	29/08/1828	Fixe les règles de concession pour la construction d'ouvrages publics autour de la navigation fluviale, l'ouverture des canaux, les trottoirs, les aqueducs ou la construction de routes et de ponts, par des entrepreneurs nationaux et étrangers, et préfèrent les plus grands projets d'avantage.	01 p.01	Coleção das Leis do Império do Brasil de 1838 – Tomo I Parte I. Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1838 < http://www.senado.gov.br > Février 2015
1835	Décret n° 101 31/10/1835	L'octroi de privilèges à un ou plusieurs entreprises intéressées à la promotion de la communication entre l'Empire du Capital, situé à Rio de Janeiro les provinces de Minas Gerais, Rio Grande do Sul et de Bahia. Délégué ainsi comme de responsabilité des provinces les décisions sur les travaux publics, les routes et le transport maritime vers le sein du pays. Grâce à ce décret est la première fois que l'Empire brésilien cherche des alternatives à travers le modèle de transport ferroviaire pour la promotion du lien territorial. Résultat obtenu seulement en 1854, avec l'extrait de chemin de fer d'ouverture Dom Pedro II, dans l'état de Rio de Janeiro. Notez que, bien que pas effectué plans ferroviaires, les propositions de ce décret se produisent environ dix ans après le début de la flambée ferroviaire en Europe (1825).	02 p.04	< http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-31-outubro-1835-562803-norma-pl.html > Février 2015
1838	Décret n° 64 29/10/1838 (législation complémentaire des provinces)	Déterminait de petits changements dans le décret 1835, prédisant cette façon d'augmentation de la période d'exonération de la taxe à l'importation de machines et possibilité d'achat de terres en friche, dans les régions d'influence et que le dimensionnement qui ne dépasse pas quatre lieues par les entreprises et peuvent-ils saisir des minéraux ou des produits trouvés dans les excavations pour la construction des chemins de fer.	03 p.05	Coleção das Leis do Império do Brasil de 1838 – Tomo I Parte I. Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1838 < http://www.senado.gov.br > Février 2015
1852	Décret n° 641 20/06/1852	Autorise le gouvernement à accorder une ou plusieurs entreprises de construction totale ou partielle d'une voie ferrée qui va de la Municipalité de la Cour, allez finir dans les points des provinces de Minas Gerais et de Paulo, comme la plus commode.	04 p.07	< http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-641-26-junho-1852-558790-norma-pl.html > Février 2015
1873	Décret n° 2450 24/09/1873	Viser la plus grande incitation au développement des chemins de fer, ce décret proposé au-delà du système de garanties d'intérêt, l'inclusion de la possibilité de rendements financiers à travers le kilomètre de subvention (estimé à environ 30 'contos de réis' par kilomètre, ce qui signifie que de nombreux passages laissent pratiquement aucun coût pour les investisseurs). Ces déterminations respectés la conformité présentée par le décret de 1852. Parmi les dispositions: 5% d'intérêt passe de 7%; La période prévue de 30 ans de garantie de	05 p.09	Coleção das Leis do Império do Brasil de 1838 – Tomo I Parte I. Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1838 < http://www.senado.gov.br > Février 2015

		rendement du capital		
1874	Décret n° 5561 28/02/1874	Mesure autour de la «bonne performance» des déterminations imposées par les deux décrets précédents en raison de l'éclosion ferroviaire désordonnée sur tout le territoire. Parmi les dispositions: Réduction de 30 à 15 ans, la possibilité de gouvernement pour possession de retour.	06 p.10	Coleção das Leis do Império do Brasil de 1838 – Tomo I Parte I. Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1838 < http://www.senado.gov.br > Février 2015
1878	Décret n° 64 10/08/1878 (Décrets précédents n° 2.450/73, 5.561/74)	Bas bases générales pour l'octroi des chemins de fer avec caution ou garantie d'intérêt état, en vertu du décret n° 641 du 26 Juin, 1852 et 2450, à Septembre 24, 1873 La législation précédente prévoyant la requalification des changements dans la garantie de rendement pour 7% par an dans le capital effectivement employé. Parmi les dispositions: Réduction de 33 privilèges de zone à 20 km; Les amendes pour les retards; Les critères de performance; Augmentation de 15 à 30 ans la durée minimale de récupération et de concession du gouvernement.	07 p.17	Coleção das Leis do Império do Brasil de 1838 – Tomo I Parte I. Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1838 < http://www.senado.gov.br > Février 2015
1880	Décret 29/12/1880	Approuve les clauses qui devraient régler les concessions des chemins de fer générales au Empire	08 p.24	< http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-7959-29-dezembro-1880-547352-publicacaooriginal-62081-pe.html > Février 2015
1900	Loi n° 741 26/12/1900	Autorise le gouvernement « à louer ou à vendre, la manière qu'il juge la plus appropriée, les chemins de fer de l'Union en appliquant le produit de l'opération de la réorganisation financière du pays. » Ainsi, il est devenu possible de transférer des chemins de fer nationalisés à nouveau au domaine privé.	09 p.33	< http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1900-1909/lei-741-26-dezembro-1900-586193-publicacaooriginal-109645-pl.html > Février 2015
1907	Loi Fédéral 1907	Les organisations doivent respecter la structuration des associations ainsi que des coopératives de crédit agricole, organisée en petites portions rurales, avec ou sans capital-actions.	10 p.47	< http://www.ocb.org.br/site/cooperativismo/arquivos/Decreto1637_1907.pdf > Février 2015
1911	Décret n° 8.532 de 25/01/1911	Établies les règles pour la construction des «routes coloniaux» ou «routes de colonisation». Routes destinés à l'interconnexion des noyaux coloniaux existants ou des terrains vacants pour les consommateurs et les centres de ports maritimes et fluviaux.	11 p.51	< http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=56938&tipoDocumento=DEC&tipoTexto=PUB > Février 2015
1941	Décret Loi n° 33.625 21/06/1941	Etabli que toutes les marchandises déclarées comme d'utilité publique pourraient être expropriés par le gouvernement fédéral, les États et les Municipalités, ainsi que le District Fédéral et du Territoire. Surtout quand liés à des cas de maintenance ou de fonctionnement	12 p.54	< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del3365.htm > Février 2015

		des services publics et le fonctionnement des moyens de transport collectif.		
1943	Décret Loi n° 6.144 29/12/ 1943	'Plano de Obras e Equipamentos' «Plan d'ouvrages et les équipements » L'imposition de taxes sur les transactions de devises, pour l'exécution de travaux publics et de l'équipement dans divers ministères. Bien que non directement liées au système de chemin de fer, influencé ce à partir de la répartition des investissements au ministère des Transports et des Travaux publics	13 p.63	< http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-6144-29-dezembro-1943-416189-publicacaooriginal-1-pe.html > Février 2015
1945	Décret Loi n° 7.632 12/06/1945	Instauration d'une taxe de 10% sur le fret, afin de financer le « Fond de renouvellement » et d'équilibre le « Fond pour l'amélioration », actif autour de l'amélioration des conditions d'exploitation des chemins de fer.	14 p.66	< http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-7632-12-junho-1945-501804-publicacaooriginal-1-pe.html > Février 2015
1946	Décret Loi n° 8.894 24/01/1946	«Plan général de la modernisation des chemins de fer » (Plano Geral de Reparcelamento Ferroviário) de mesure protectionniste qui ne prévoyait pas le remboursement des investissements privés dans le cas d'expropriation par le gouvernement.	15 p.68	< http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-8894-24-janeiro-1946-416764-publicacaooriginal-1-pe.html > Février 2015

LEI DE 29 DE AGOSTO DE 1828

Estabelece regras para a construcção das obras publicas, que tiverem por objecto a navegação de rios, abertura de canaes, edificação de estradas, pontes, calçadas ou aqueductos.

D.Pedro I, pela Graça de Deus, e unânime aclamação dos povos, Imperador Constitucional e Defensor Perpetuo do Brazil: Fizemos saber a todos os nossos súbditos que a Assembléa Geral decretou, e Nós queremos a Lei seguinte:

Art. 1^o – As obras que tiverem por objecto promover a navegação dos rios, abrir canaes, ou construir estradas, pontes, calçadas, ou aqueductos, poderão ser desempenhadas por empregarios nacionaes, ou estrangeiros, associados em companhias, ou sobre si.

Art. 2^o – Todas as obras especificadas no artigo antecedente, que forem pertencentes á provincia capital do Imperio, ou a mais de uma provincia, serão promovidas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negócios do Imperio; as que forem privativas de uma só provincia, pelos seus Presidentes em Conselho; e as que forem do termo de alguma cidade, ou villa, pelas respectivas Camaras Municipaes.

Art. 3^o – Logo que alguma das sobreditas obras fôr projectada, as autoridades a que competir promove-las, farão levantar a sua planta e plano, e orçar a sua despeza por engenheiros ou pessoas intelligentes, na falta destes.

Art. 4^o – A planta, e orçamento da despeza da obra, se affixarão nos lugares públicos mais vizinhos della, por um a seis mezes; convidando-se os cidadãos a fazerem as observações e reclamações que convierem.

Art. 5^o – Approvado o plano de alguma das referidas obras, immediatamente será a sua construcção offerecida a empregarios por via de editaes públicos e havendo concurrentes, se dará preferencia a quem offerecer maiores vantagens.

Art. 6^o – No contracto com os empregarios se expressará, além das mais condições que se convencionarem: primeiro, o tempo dentro do qual a obra deverá ser principiada e acabada; segundo, o interesse que os empregarios devem perceber em compensação das suas despesas: e este poderá se consistir no direito exclusivo da taxa de navegação dos rios, ou canaes, que se abrirem; na aquisição dos terrenos alagadiços que, por beneficio de taes obras, se aproveitarem; não sendo de propriedade particular; ou no direito de cobrar certa e determinada taxa de uso da obra, que fizer o objecto da empreza por certo numero de annos, que se entender necessário para amortização do capital empregado na obra com os seus competentes interesses.

Art. 7^o – A somma do capital, que pelo orçamento da despeza se calcular ser necessario para a construcção da obra, servirá de base para se fixar o quantitativo da taxa.

Art. 8^o – Ao fixar-se o quantitativo da taxa cobravel de cada pessoa, que usar da obra, haverá a necessaria differença quanto ás estradas, pontes e calçadas, entre pedestres, e cavalleiros, as differentes especies de de animaes, e os differentes vehiculos que por ella passarem; quanto aos rios, e canaes, entre barcos maiores e menores; e quanto aos aqueductos das águas para uso das povoações (cuja taxa se cobrará por fogos), entre o maior, e menor consumo, que cada casa fizer, tendo-se sobretudo em vista as possibilidades e circumstancias dos moradores. segundo o plano approved, e dentro do tempo que se ajustar,debaixo da pena de pagarem uma multa, que será estipulada nos contractos.

Art. 10^o – Os mesmos empregarios só poderão principiar a cobrar a taxa do uso, e de passagem, depois que a obra estiver concluída; mas se a mesma taxa se dever cobrar em diversos pontos, ou

barreiras determinadas, poderão receber as quotas respectivas a estas, logo que as partes da obra relativas aos mesmos lugares ficarem ultimadas, principiando a contar-se o tempo, neste caso, desde que começar a cobrança, e cessando esta, ainda que não tenha cessado a das outras partes da obra.

Art. 11° – O direito de cobrar as taxas de uso, e de passagem, prescreve a favor das pessoas, que as deverem pagar no mesmo momento em que se tiverem posto fora do alcance da vista das barreiras, aonde as mesmas taxas se cobrarem, excepto se tiverem passado por força, porque neste caso serão condemnadas a pagar o duplo da importancia da taxa imposta no Juízo dos Juizes de Paz; além das acções ou correções criminaes que podem e deverem ter.

Art. 12° – As obras depois de concluidas serão entretidas em estado de perfeita conservação á custa dos empregarios todo o tempo que durar o direito de cobrar a taxa de uso e de passagens das mesmas obras.

Art. 13° – Findo o prazo do contracto, as autoridades, a quem competir, poderão contractar a conservação das obras, reduzindo as taxas de uso e de passagem, com quem offerecer melhores vantagens.

Art. 14° – Serão isentas de pagar as taxas do uso e de passagem, as pessoas que das obras fizerem uso em acto do serviço nacional, e bem assim todos, e quaesquer generos e efeitos da nação que por ella passarem: e disto se fará expressa menção nos contractos.

Art. 15° – No caso de não apparecerem empregarios, com quem se contractem as referidas obras, serão estas feitas por conta dos rendimentos dos Conselhos, havendo-os, ou da Fazenda Publica; e para indemnização destas despezas, que se fizerem por conta da Fazenda Publica, se imporá o mesmo direito de uso, e de passagem que deveria ter lugar, se a obra se contractasse.

Art. 16° – Para este fim serão apresentados ao conhecimento da Assembléa Geral Legislativa pelo Ministro dos Negócios do Império os planos das obras sobreditas, acompanhadas da sua planta, e orçamento de despezas, de uma tabella das taxas, que convirá estabelecer sobre o seu uso, e passagem, e por quantos annos, e de certidão legal por onde conste das diligencias, que se praticaram para obter empregarios. Se a Assembléa Geral approvar a obra será incluída a sua despeza nos orçamentos da receita e despeza dos annos futuros em prestações annuaes; e se deterinará o quantitativo da taxa do uso, e passagem, que se houver de cobrar, e por quantos annos.

Art. 17° – Os proprietários, por cujos terrenos se houverem de abrir as estradas, ou mais obras, serão attendidos em seus direitos nos termos da Lei de 9 de setembro de 1826, e indemnizados não só das bemfeitorias mas até do solo, quando á vista de seus títulos se mostre que devam ser isentos de os dar gratuitamente.

Art. 18° – Ficam revogadas todas as leis, alvarás, decretos e mais resoluções em contrario. Mandamos portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumpram, e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nella se contém. O Secretario de Estado dos Negocios do Imperio a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Palacio do Rio de Janeiro aos 29 dias do mez de agosto de 1828, 7o da Independencia e do Imperio.

IMPERADOR com rubrica e guarda José Clemente Pereira.

Decreto nº 101, de 31 de Outubro de 1835

Autorisa o Governo a conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Imperio para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul, e Bahia, o privilegio exclusivo por espaço de 40 annos para o uso de carros para transporte de generos e passageiros, sob as condições que se estabelecem.

O Regente em Nome do Imperador o Senhor Dom Pedro Segundo Ha por bem Sancionar, e Manda que se execute a Resolução seguinte da Assembléa Geral Legislativa:

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

Art.2º Nos lugares, em que a estrada de ferro cortar as estradas existentes, ou sobre ellas fôr construida, fica a Companhia obrigada a construir outras em tudo iguaes ás que existião, sem poder exigir por isso taxa alguma.

Art.3º O Governo poderá conceder a estas Companhias os privilegios concedidos á do Rio Doce nos arts. 5º, 6º, 8º, 9º e 13, do Decreto de 17 de Setembro do corrente anno, em tudo quanto fôr applicavel.

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

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

§ 2º Dirigir a estrada pelas Cidades e Villas que o Governo designar, podendo em tudo o mais dar a direcção que lhes parecer melhor.

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

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

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

Antonio Paulino Limpo de Abreo, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Justiça, e encarregado interinamente dos do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar com os despachos necessarios. Palacio do Rio de Janeiro em trinta e um de Outubro de mil oitocentos trinta e cinco, decimo quarto da Independencia e do Imperio.

DIOGO ANTONIO FEIJÓ.

Antonio Paulino Limpo de Abreo.

DECRETO No 64 de 29 de Outubro de 1838

Approva diferentes artigos da Resolução da Assembléa Provincial de S. Paulo que concede Privilegio Exclusivo para construcção d'huma Estrada de Ferro a Aguiar Viúva, Filhos e Companhia.

O Regente, em Nome do Imperador o Senhor Dom Pedro Segundo, Tem Sancionado, e Manda que se execute a Resolução seguinte da Assembléa Geral Legislativa.

Art. 1º - Ficão approvadas , na parte em que excedem as attribuições das Assembléas Legislativas Provinciaes, as disposições contidas nos seguintes Artigos de huma Resolução adoptada pela Assembléa Legislativa da Provincia de S. Paulo, em data de vinte e dous de

Março do corrente anno, pela qual foi concedido a Aguiar Viuva, filhos e Companhia, Plat e Reid Privilegio exclusivo para a construcção de huma Estrada de Ferro na referida Provincia; a saber

Art. III - A Companhia se obriga a conduzir á sua custa, nos primeiros dez annos depois da concessão do Privilegio, ao menos tres mil Colonos trabalhadores morigerados, qualquer dos quaes será considerado Cidadão Brasileiro, hum anno depois da sua chegada a esta Provincia, quando assim o queirão.

Art. VIII - Será permittido á Companhia, por todo o tempo que durar o seu Privilegio, tirar gratuitamente toda a pedra de ferro, que precisar para a execução de suas obras, onde ella for encontrada , excepto no Ypanema, levantando para isso as fabricas, que quizer, em terrenos devolutos, ou mesmo de particulares; imdemnisando porêem a estes pelas pedras de ferro, que tirar de seus terrenos, e pelos mais prejuízos que soffrerem.

Art. IX - Todas as machinas, barcos de vapor, instrumentos, ou outros artefactos de ferro ou de qualquer outro metal, cabos, e mais artigos necessarios, importados para os trabalhos da Companhia, serão isentos de quaesquer Direitos de importação dentro do prazo de doze annos, estabelecidos no Artigo primeiro, até que as Estradas, e Canaes desta empresa estejam concluidos, como alli se diz, e o transito realisado; ficando a Companhia privada deste

Privilegio, logo que por Sentença se prove ter havido abuso de sua parte.

Art. X - Será licito á Companhia entrar, salvas as formalidades das Leis , em todos os terrenos e lagoas, que se acharem nas linhas de suas operações, e aproveita-los para poder verificar os seus transportes; bem como poderá servir-se das madeiras, pedra, ou cal que extrahir, o que sendo em terreno devoluto, não obrigará a indemnisação, mas sendo de particulares por titulo ou posse, dará lugar á competente indemnisação.

Art. XI - O Governo cede á Companhia, para distribuir pelos Colonos que importar, debaixo das condições que lhe convierem, doze leguas em quadra, de dezoito ao grão, de terras devolutas na Provincia, com a faculdade de escolher onde quizer, salvas as servidões publicas; estas terras formarão quadrados dc huma até quatro leguas, separadas entre si pela distancia de huma ao menos; e sobre esses terrenos cessará qualquer direito, que a Companhia para si tenha reservado, logo que cessar o seu Privilegio; e tal direito reverterá ao Governo. Destas terras perderá a Companhia huma legua por cada dezaseis Colonos, que trazer de menos, que o numero mencionado no Artigo terceiro, e a totalidade no caso de seu Privilegio ter cessado nos termos desta Lei; mas neste caso passará a ser propriedade dos Colonos estabelecidos a porção de terreno que estiverem occupando.

As terras, da que se trata, deverão ser occupadas, quando muito tarde, nos dous annos immediatos áquelle, em que findar o prazo de doze annos marcado no Artigo primero.

A Companhia terá também o direito de comprar terrenos ainda não aproveitados, onde lhe approuver, e nas porções que quizer; com tanto que não exceda cada huma dellas a quatro léguas, e sejam separadas entre si por huma légua ao menos.

Art XII – Os possuidores e cultivadores de todos os terrenos, de que trata o Artigo antecedente, ficão livres, huma vez que se prove serem Colonos introduzidos pela Companhia na Província, do pagamento dos dízimos e mais Impostos de producção, pelo espaço de vinte annos, contados do dia, em que a Companhia principiari a transportar pelo caminho de S.Paulo para qualquer das Villas de S.Carlos, Constituição, Itu, e Porto Feliz; findo porém este prazo, ficarão sujeitos a todos os impostos, como os mais Lavradores da Província.

Art. XIV – Ficarão pertencendo á Companhia os mineraes ou productos, que se acharem nas escavações, que fizer em qualquer parte por motivo de construírem, e estabelecerem as suas vias de communicação, salvas as Leis do Império.

Art. 2o – Ficão revogadas todas as Leis em contrario. Bernardo Pereira de Vasconcellos, Ministro e Secretario de Estado dos Negócios da Justiça, encarregado interinamente dos do Império, o tenha assim entendido, e faça executar com os despachos necessários. Palácio do Rio de Janeiro em vinte nove de Outubro de mil oitocentos e trinta e oito, décimo sétimo da Independência e do Império.

Pedro Araujo de Lima

Bernardo Pereira Vasconcellos

DECRETO No 641 DE 26 DE JUNHO DE 1852 87

Autorisa o Governo para conceder a huma ou mais Companhias a construcção total ou parcial de hum caminho de ferro que, partindo do Município da Corte, vá terminar nos pontos das Províncias de Minas Geraes, São Paulo, que mais convenientes forem.

Hei por bem Sancconar, e Mandar que se execute a seguinte Resolução da Assembléa Geral

Legislativa. Art. 1o – O Governo fica autorizado para conceder á huma ou mais Companhias a construcção total ou parcial de hum caminho de ferro que, partindo do Município da Corte, vá terminar nos pontos das Províncias de Minas Geraes e São Paulo, que mais convenientes forem. Esta concessão comprehenderá o privilégio do caminho de ferro por hum prazo que não excederá noventa annos, contados da incorporação da Companhia, tendo-se em vista o plano e orçamento da obra projectada debaixo das condições seguintes.

§ 1º – A Companhia empresaria terá o direito de desapropriar, na fórma da Lei, o terreno de domínio particular que for necessário para o leito do caminho de ferro, estações, armazéns e mais obras adjacentes; e pelo Governo lhe serão gratuitamente para o mesmo fim concedidos os terrenos devolutos, e nacionaes, e bem assim os comprehendidos nas sesmarias e posses, salvas as indemnisações que forem de direito.

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

§ 3º – Poderá também o Governo conceder a isenção de direitos de importação sobre trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á mesma construcção; bem como, durante hum prazo determinado, a dos direitos do carvão de pedra que consumir a Companhia em suas officinas e costeio da estrada.

§ 4º – Durante o tempo de privilegio não se poderá conceder outros caminhos de ferro que fiquem dentro da distancia de cinco léguas tanto de hum, como de outro lado e na mesma direcção d'este, salvo se houver accordo com a Companhia.

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

§ 6º – O Governo garantirá á Companhia o juro de até cinco por cento do capital empregado na construcção do caminho de ferro, ficando ao mesmo Governo faculdade de constructar o modo e o tempo do pagamento d'este juro.

§ 7º – Para o embolso dos juros despendidos pelo Thesouro Nacional estabelecerá o Governo huma escala de porcentagem, que começará a receber logo que a Companhia tiver feito dividendos de oito por cento pelo menos.

§ 8o – Fixará o Governo de accordo com a Companhia o maximo dos dividendos, dado o qual, terá lugar a redução nos preços da Tabella de transportes.

§ 9º – A Companhia se obrigará a não possuir escravos, a não empregar no serviço da construcção e costeio do caminho de ferro se não pessoas livres que, sendo nacionaes, poderão gozar de isenção do recrutamento, bem como dispensa do serviço activo da Guarda Nacional, e sendo estrangeiras participarão de todas as vantagens que por Lei forem concedidas aos colonos úteis e industriosos.

§ 10º – A Companhia não poderá emittir acções ou promessas de acções negociáveis, sem que se tenha constituído em sociedade legal com Estatutos approvados pelo Governo.

§ 11º – O caminho de ferro não impedirá o livre transito dos caminhos actuaes, e de quaesquer outros que para commodidade publica se abrirem; nem a respectiva Companhia terá direito a qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

§ 12º – No contracto o Governo marcará o prazo em que deverá a Companhia começar e acabar os trabalhos da construcção do caminho de ferro, comminando huma multa de quatro a vinte contos de réis na falta de cumprimento em hum ou outro caso; e sob pena de ficar sem effeito o mesmo contracto se a Companhia deixar pela segunda vez de começar ou acabar a obra dentro do prazo que de novo for marcado.

§ 13º – O Governo terá a faculdade de effectuar o resgate da concessão do caminho de ferro, se o julgar conveniente, convencionando-se com a Companhia sobre a epocha e a maneira de o realisar.

§ 14º – Por meio dos necessários Regulamentos, e de intelligencia com a Companhia, providenciará o Governo sobre os meios de fiscalisação, segurança e policia do caminho de ferro, bem como estatuirá quaesquer outras medidas relativas á construcção, uso, conservação e costeio do caminho de ferro, podendo impor aos infractores penas de multa de até duzentos mil réis, e de prisão de até três mezes, e solicitandodo Corpo Legislativo providencias ácerca de penas mais graves e proporcionadas aos crimes que possão affectar a sorte da empresa, as garantias do publico e os interesses do Estado.

Art. 2º – Se apparecerem Companhias que se proponhão a construir caminhos de ferro em quaesquer outros pontos do Imperio, poderá o Governo igualmente contractar com ellas sobre as mesmas bases declaradas no Artigo antecedente. N'este caso porém serão os respectivos contractos submetidos á approvação do Corpo Legislativo a fim de resolver sobre a conveniência das linhas projectadas, a oportunidade das empresas, e a responsabilidade do Thesouro.

Art. 3º – O Governo restituirá a Thomaz Cochrane a quantia de quatro contos de réis e o respectivo juro de seis por cento ao anno que pagou de multa pela falta de cumprimento do contracto para a construcção da estrada de ferro que foi reconhecido sem vigor.

Art. 4º – Ficão sem vigor as disposições em contrário. Francisco Gonçalves Martins, do Meu Conselho, Ministro e Secretario d'Estado dos Negócios do Imperio, assim o tenha entendido, e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em vinte seis de junho de mil oitocentos cincoenta e dous, trigésimo primeiro da Independência e do Império. Com a Rubrica de Sua

Majestade o Imperador, Francisco Gonçalves Martins

DECRETO No 2.450 DE 24 DE SETEMBRO DE 1873 88

Concede subvenção kilometrica ou garantia de juros ás Companhias que construírem estradas de ferro,na conformidade da Lei nº 641 de 26 de Junho de 1852.

Hei por bem Sancconar e Mandar que se execute a seguinte Resolução da Assembléa Geral:

Art.1º A Lei nº 641 de 26 de Junho de 1852 será d'ora em diante observada com as seguintes alterações:

§ 1º – A's Companhias que, na conformidade do art. 2º da referida Lei, se propuzerem a construir vias ferreas, demonstrando com seus planos e dados estatisticos, que estas podem dar de renda liquida 4%, fica o Governo autorizado para conceder uma subvenção kilometrica ou garantir juros, que não excedam de 7%, correspondentes ao capital empregado e pelo prazo de 30 annos.

§ 2º – Havendo garantia provincial o Governo se limitará a afiançal-a.

§ 3º O Governo só poderá conceder subvenção ou garantia de juros ás estradas, que servirem de principal communicacão entre os centros productores e os da exportacão, e não concederá estes favores a mais de uma estrada em cada Provincia, emquanto esta estrada não produzir uma renda liquida, que dispense os ditos favores.

§ 4º A somma do capital, a que o Governo por esta Lei fica autorizado a conceder subvenção ou garantia de juros, não poderá exceder de 100.000:000,\$000.

§ 5º A despeza annual com o pagamento da subvenção e dos juros garantidos ás estradas de ferro decretadas pelas Assembléas Provinciaes, a que o Governo houver feito applicacão desta Lei, será effectuada pelos meios ordinarios do orçamento, e na deficiencia destes, por operações de credito para as quaes fica o Governo autorizado, dando de tudo conta annualmente á Assembléa Geral.

Art. 2º Ficam revogadas as disposições em contrario. José Fernandes da Costa Pereira Junior, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro em vinte e quatro de setembro de mil oitocentos setenta e três, qüinquagésimo segundo da Independência e do Império. Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

José Fernandes da Costa Pereira Junior.

Chancellaria-mór do Império – Manoel Antonio Duarte de Azevedo Transitou em 26 de Setembro de 1873 – André Augusto de Pádua Fleury.

Publicado na Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas em 2 de outubro de 1873. Dr. Ludgero da Rocha Ferreira Lapa.

DECRETO No 5.561 DE 28 DE FEVEREIRO DE 1874 89

Approva o Regulamento para a boa execução dos Decretos Legislativos nos 641 de 26 de Julho de 1852 e 2.450 de 24 de Setembro de 1873.

Hei por bem Approvar o Regulamento para a boa execução dos Decretos Legislativos nos 641 de 26 de julho de 1852 e 2.450 de 24 de setembro de 1873, relativos a concessões de estrada de ferro, que com este baixa assignado por José Fernandes da Costa Pereira Junior, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em vinte e oito de Fevereiro de mil oitocentos setenta e quatro, quinquagésimo terceiro da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

José Fernandes da Costa Pereira Junior.

REGULAMENTO A QUE SE REFERE O DECRETO DESTA DATA PARA A EXECUÇÃO DOS DE Nos 641 DE 26 DE JULHO DE 1852 E 2.450 DE 24 DE SETEMBRO DE 1873

Art. 1º - Compete ao Governo geral a concessão de estradas de ferro:

§ 1º - Que liguem duas ou mais Provincias, a Côrte com as Provincias, e o Imperio com os Estados limitrophes.

§ 2º - Que sejam especialmente destinadas ao serviço da Administração geral do Estado, ainda que circumscriptas nos limites do territorio provincial.

§ 3º - Que constituam prolongamentos das estradas actuaes pertencentes ao Estado ou por elle decretadas.

Art. 2º - Compete ás Administrações provinciaes a concessão de estradas de ferro:

§ 1º - Que não transponham os limites das respectivas Provincias, salva a hypothese de haver com a mesma direcção, dentro de uma zona de 30 kilometros de cada lado, outra estrada pertencente á Administração do Estado ou já estabelecida ou iniciada pelo Governo geral.

§ 2º - Que sejam ramaes convergentes a estradas da competencia do Governo geral, uma vez que se circumscrevam no territorio da Provincia.

Art. 3º - Compete cumulativamente ao Governo geral e ás Administrações provinciaes a concessão de estradas de ferro, no interior das Provincias, que tenham por fim ligar os grandes centros de população aos portos maritimos, e possam ser consideradas como grandes arterias do movimento commercial da Provincia. A competencia neste caso resolve-se pela iniciativa e pela prestação de fundos.

Art. 4º - Podem as Administrações provinciaes contractar o prolongamento das estradas que actualmente pertencem ao Estado, ou foram por elle decretadas no interior das Provincias, uma vez que obtenham do Governo a necessaria autorização e expressa declaração de não pretender executar o mesmo prolongamento.

Art. 5º - A concessão de estradas de ferro da competencia do Governo geral far-se-ha mediante concorrência, ou independentemente deste meio, á companhia que offereça garantiassufficientes, sob as condições geraes expressas no presente Regulamento e outras especiaes que se julgarem necessarias, e que serão publicadas previamente, no caso de concorrência.

Art. 6º - Terão preferencia para a concessão, dada igualdade de condições quanto á idoneidade, tempo de privilegio, extensão de zona privilegiada e responsabilidade do Thesouro:

1º A companhia, ou seu incorporador, que apresentar logo estudos definitivos da linha, organizados de conformidade com o presente Regulamento;

2º A companhia, ou seu incorporador, que prove pertencer-lhe a prioridade da idéa e ter promovido a realização della;

3º As companhias empresarias de estradas de ferro já construídas ou de construcção adiantada, a respeito de linhas que sejam natural prolongamento das que tenham construído ou estejam construindo;

4º A empresa de navegação fluvial que naturalmente se ligue á projectada estrada;

5º A empresa que prove ter já construído, custeado e administrado satisfactoriamente alguma estrada de ferro.

Art. 7º - A concorrência versará especialmente sobre o prazo do privilegio, extensão da zona privilegiada, e, se houver concessão de favores pecuniarios, sobre o quantum da garantia de juro ou de subvenção kilometrica, a que o Estado deva ficar obrigado.

Art. 8º - Quando o Governo não possuir os dados necessarios para designar o traçado de uma linha ferrea e as condições geraes de sua execução, deverão as companhias ou incorporadores de companhias, que pretenderem essa linha, exhibir, com documentos fidedignos: 1º, o reconhecimento geral da zona que a projectada estrada tiver de atravessar, indicando as povoações e localidades a que ella directa ou indirectamente interessar; 2º, os pontos obrigados e a extensão aproximada da linha; 3º, a estatística da população e dos generos de exportação e importação das referidas localidades.

Art. 9º - O Governo poderá, segundo as circumstancias, conceder ás companhias que se propuzerem a construcção e custeio de estradas de ferro, de conformidade com este Regulamento, todos ou alguns dos favores seguintes:

§ 1º - Privilegio até 90 annos, contados da incorporação da companhia, não podendo durante esse tempo ser concedidas outras estradas de ferro dentro da maxima zona de 30 kilometros de um e de outro lado e na mesma direcção, salvo se houver accôrdo com a empresa privilegiada. Esta prohibição não comprehende a construcção de outras vias-ferreas que, embora partindo do mesmo ponto, mas seguindo direcções diversas, possam aproximar-se e até cruzar a linha da estrada a cuja empresa foi concedido privilegio, com tanto que, dentro da zona privilegiada, não recebam generos ou passageiros, mediante frete ou passagem.

§ 2º - Cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionaes, e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e posses, excepto as indemnizações que forem de direito, para o leito da estrada, estações, armazens e outras obras especificadas no respectivo contracto.

§ 3º - Direito de desapropriar, na fórmula do Decreto nº 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.

§ 4º - Uso das madeiras e outros materiaes, existentes nos terrenos devolutos e nacionaes, indispensaveis para a construcção da estrada.

§ 5º - Isenção de direitos de importação sobre os trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á construcção; bem como, durante o prazo que fôr determinado no contracto, dos direitos do carvão de pedra indispensavel para as officinas e custeio da estrada. Esta isenção não se fará effectiva emquanto a companhia empresaria não apresentar, no Thesouro Nacional, ou na Thesouraria de Fazenda da Provincia, a relação dos

sobreditos objectos, especificando a Respectiva quantidade e qualidade, que aquellas Repartições fixarão annualmente, conforme as instrucções do Ministerio da Fazenda. Cessará o favor, ficando a companhia emprezaria sujeita á restituição dos direitos que teria de pagar, e á multa do dobro desses direitos imposta pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, ou pelo da Fazenda, se provar-se que ella alienou, por qualquer titulo, objectos importados, sem que precedesse licença daquelles Ministerios, ou da Presidencia da Provincia, e pagamento dos respectivos direitos.

§ 6o - Preferencia, em igualdade de circumstancias, para lavra de minas na zona privilegiada, sendo expresso em contracto especial o numero de datas que o Governo julgue conveniente conceder, bem como as condições a que deve ficar sujeita a empreza.

§ 7o - Preferencia para aquisição de terrenos devolutos existentes á margem da estrada, effectuando-se a venda pelo preço minimo da Lei de 18 de Setembro de 1850, se a Companhia emprezaria distribuil-os por immigrants ou colonos que importar e estabelecer, não podendo, porém, vendel-os a estes, devidamente medidos e demarcados, por preço excedente ao que for autorizado pelo Governo.

Art. 10. Além dos favores já mencionados, poderá o Governo conceder garantia de juro, até ao maximo de 7 %, sobre o capital despendido bona fide, ás companhias que se propuzerem construir estradas de ferro da competencia da Administração geral, ou decretadas pelas Assembléas Legislativas provinciaes, que sirvam de principal communicação entre os centros productores e os de exportação das Provincias. A concessão desta garantia ficará dependente da apresentação de planos definitivos e dados estatisticos, com os quaes se demonstre que a empreza poderá ter, pelo menos, 4% de renda liquida.

Art. 11. Quando as estradas forem da exclusiva competencia do Governo geral, ou por elle decretadas na hypothese do art. 3º do presente Regulamento, não vigorarão os contractos, celebrados com as respectivas companhias emprezarias, em que se garantam juros ou se conceda subvenção kilometrica e os outros favores expressos no Decreto nº 641 de 26 de Julho de 1852, sem que sejam approvados pelo Poder Legislativo.

Art. 12. Se uma estrada tiver sido decretada pela Assembléa provincial com garantia de juro, e estiver nas condições do art. 10, o Governo poderá conceder á respectiva companhia emprezaria todos ou alguns dos favores expressos no art. 9º, e, além disso, afiançar a garantia provincial por tempo não excedente a 30 annos, especificando, no acto em que contrahir esta obrigação, os termos em que poderá ser effectiva.

Art. 13. Se a Assembléa provincial não tiver concedido garantia de juro, ou concedel-a inferior a 7%, estando a estrada nas condições do referido art. 10, poderá o Governo conceder garantia até 7 % ou a additional precisa para completar este maximo.

Art. 14. A fiança concedida pelo Governo, nos termos do art. 12, bem como a garantia de que trata o artigo antecedente, vigorarão sem dependencia de approvação do Poder Legislativo.

Art. 15. Em vez de garantia de juro poderá o Governo conceder ás companhias emprezarias de estradas de ferro, que estejam nas condições do art. 10, subvenção não excedente á 5ª parte do capital orçado para construcção das mesmas estradas.

Esta subvenção far-se-ha effectiva á proporção que cada kilometro fôr sendo construido. Poderá igualmente tomar acções das referidas emprezas até ao maximo acima indicado, não recebendo dividendos senão quando a renda liquida da estrada attingir, em relação ao capital dos outros accionistas, o juro de 7%.

Art. 16. Havendo subvenção, em vez de garantia de juros, concedida pelas Assembléas provinciaes, o Governo limitar-se-ha a afiançal-a; podendo, porém, ampliar este favor até ao limite do art. 15.

Art. 17. A subvenção kilometrica, ou a fiança de subvenção kilometrica, concedidas a estradas de ferro decretadas pelas Assembléas Legislativas provinciaes nos termos dos arts. 15 e 16, vigorarão sem dependencia de approvação do Poder Legislativo.

Art. 18. A concessão de garantia de juro, subvenção kilometrica, ou a simples fiança de taes concessões feitas pelas Assembléas provinciaes, dão ao Governo o direito de exigir das respectivas companhias emperezarias obrigações addicionaes as contrahidas para com as Administrações das Provincias, que julgar convenientes, na fórmula do presente Regulamento.

Art. 19. Não poderá ser outorgada garantia de juro, subvenção, ou fiança de juro ou de subvenção concedida pelas Assembléas provinciaes, a mais de uma estrada em cada Provincia, emquanto esta estrada não produzir renda liquida que dispense os mencionados favores.

Entende-se que existe renda liquida, para este effeito, desde que a empresa, durante tres annos consecutivos, realizar dividendos na razão do juro que tiver sido garantido ou afiançado pelo Governo, ou na do maximo de 7%, dado o caso da subvenção kilometrica, de conformidade com os artigos antecedentes.

Art. 20. São consideradas nas condições do art. 10, para concessão de garantia de juro, subvenção kilometrica, ou fiança de garantia de juro ou de subvenção kilometrica, as estradas de ferro que directamente, ou ligando-se a outras, servirem de principal communicação entre os centros productores de qualquer Provincia, e os mercados situados no littoral ou junto a rios e lagôas navegaveis da mesma, ou de outra Provincia, que tenham commercio marítimo internacional ou interprovincial.

Art. 21. Nas concessões de estradas de ferro pelo Governo, além das clausulas que forem convenientes em referencia a cada uma, serão expressas as seguintes:

§ 1o - Não poderão começar os trabalhos de construcção sem que tenham sido previamente submettidos á approvação do Governo o plano definitivo e o orçamento das despesas, bem como um relatório geral demonstrativo das obras projectadas.

Esse plano conterá:

- 1° A planta geral da linha ferrea, na escala de 1:4000, em que serão indicados os raios de curvatura, e a configuração do terreno representada por meio de curvas de nivel distantes 3 metros entre si; bem como, em uma zona nunca menor de 80 metros de cada lado, os campos, matas, terrenos pedregosos, e, sempre que fôr possível, as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e as minas;
- 2° O perfil longitudinal, na escala de 1 por 400 para as alturas, e de 1 por 4000 para as distancias horizontaes, indicando a extensão e cotas dos declives;
- 3° Perfis transversaes, na escala de 1 por 200, em numero sufficiente para a determinação dos volumes de obras de terra;
- 4° Planos geraes das obras mais importantes, na escala de 1 por 200;
- 5° Relação das pontes, viaductos, pontilhões e boeiros, com as principaes dimensões, posição na linha, systema de construcção e quantidade de obra;
- 6° Tabella da quantidade de escavações para executar-se o projecto, do transporte médio da remoção dos materiaes e sua classificação aproximada;
- 7° Tabella de alinhamentos e seus desenvolvimentos, raios de curvas, cotas de declividades e suas extensões;

8° Cadernetas authenticadas das notas das operações topographicas, geodesicas e astronomicas, feitos no terreno.

§ 2° - A estrada de ferro, suas dependencias e material serão bem conservados, de maneira que o trafego se effectue com facilidade e segurança, sob pena de multa ou suspensão do serviço, ou de ser a conservação feita pela publica administração, á custa da empresa.

§ 3° - A estrada de ferro e suas obras não impedirão em tempo algum o livre transito dos caminhos actuaes, e de outros que por commodidade publica se abrirem; nem as respectivas companhias terão o direito de exigir encargo, imposto ou taxa alguma, pelo cruzamento de outras estradas ou caminhos de qualquer natureza, devendo correr por sua conta a despeza para segurança do trafego nos pontos de intersecção dos referidos caminhos.

§ 4° - As empresas serão obrigadas a observar as disposições do Regulamento de 26 de Abril de 1857, e bem assim quaesquer outras da mesma natureza, que forem decretadas para segurança e policia das estradas de ferro, uma vez que as novas disposições não vão de encontro aos respectivos contractos.

§ 5° - As companhias empresarias terão seu domicilio legal no Imperio, e pessoa que nelle as represente em referencia a todos os seus direitos e obrigações.

§ 6° - Findo o prazo da concessão, a não haver expressa estipulação em contrario, reverterão para o Estado todas as obras da estrada, bem como o respectivo material rodante, sem indemnização alguma.

§ 7° - Nos contractos serão marcados os prazos em que as companhias empresarias deverão começar e concluir os trabalhos de construcção da estrada, comminando-se-lhes pena de multa ou de caducidade da concessão.

§ 8° - Logo que os dividendos da empresa excedam a 8%, o Thesouro Nacional receberá uma quota do excesso da renda liquida, na escala que fôr estabelecida, para indemnização dos juros ou subvenção que tiver pago.

§ 9° - O Estado terá o direito de desapropriar a estrada passado o prazo de 15 annos; sendo o preço da desapropriação regulado, em falta de accôrdo, pelo termo médio do rendimento liquido do ultimo quinquennio.

§10° Os preços de transporte serão fixados em tabella approvada pelo Governo, não podendo exceder os dos meios ordinarios de conducção no tempo da organização da mesma tabella.

§11° As tarifas, por esta fórmula organizadas, não poderão ser elevadas sem approvação do Governo; e emquanto subsistir a garantia de juro pelo Estado ou fiança de garantia provincial, tambem não poderão ser reduzidas sem essa approvação.

§12° Quando os dividendos excederem a 12% em dous annos consecutivos, terá o Governo direito de exigir redução nas tarifas.

Art. 22. São igualmente obrigadas as companhia empresarias:

§ 1° - A prestar os esclarecimentos ou informações que lhes forem exigidos pelo Governo, pelos Presidentes das Provincias por onde passar a estrada, pelos Engenheiros fiscaes ou por outros funcionarios publicos, autorizados pelos mesmos Presidentes ou pelo Governo.

§ 2° - A aceitar, como definitiva e sem recurso, a decisão do Governo sobre o uso mutuo das estradas de ferro que lhes pertençam ou a outras empresas. Fica entendido que nas estradas de ferro subsidiadas pelo Thesouro, de conformidade com os arts. 10 a 19 do presente Regulamento, o accôrdo das empresas interessadas não prejudicará o direito do Governo ao

exame das estipulações que pactuarem e á modificação destas, se entender que são offensivas dos interesses do Estado.

§ 3º - A transportar gratuitamente os dinheiros do Estado, bem como as malas do Correio e os empregados que as acompanharem.

§ 4º - A transportar, com abatimento não menor de 50% do preço das respectivas tarifas:

- 1º Os Juizes e Escrivães, quando viajarem por motivo de seu officio;
- 2º As autoridades, escoltas policiaes e respectivas bagagens, quando forem em diligencia;
- 3º Os officiaes e praças da Guarda Nacional, de Policia ou de 1ª linha, que se dirigirem a qualquer dos pontos servidos pelas linhas ferreas, por ordem do Governo ou das Presidencias das Provincias;
- 4º Os colonos e immigrants, suas bagagens, utensilios e instrumentos aratorios;
- 5º As sementes e plantas enviadas pelo Governo, ou pelas Presidencias das Provincias, para serem distribuidas gratuitamente aos lavradores.

§ 5º - A transportar, com abatimento não inferior de 15%, os passageiros e cargas do Governo, não especificados no paragrapho anterior.

§ 6º - A admittir gratuitamente, para praticarem no serviço da construcção ou custeio da estrada, os Engenheiros ou estudantes da Escola Central, da Militar ou de outro qualquer Instituto de Engenharia que o Governo designar, não excedendo a 12.

§ 7º - A pôr á disposição do Governo, em circumstancias extraordinarias, logo que este o exigir, todos os meios de transporte de que dispuzerem. 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.

§ 8º - A estabelecer linhas telegraphicas para o serviço da estrada, pondo-as á disposição do publico mediante tarifas approvadas pelo Governo, ou entregando a este um fio especial para aquelle fim.

§ 9º - A não possuir escravos, nem empregal-os no serviço, quér da construcção, quér do custeio da estrada.

§ 10º A entregar trimensalmente ao Engenheiro fiscal, ou remetter ao Presidente da Provincia, um relatorio circumstanciado do estado dos trabalhos de construcção, acompanhado da cópia dos contractos de empreitada que celebrar, e da estatistica do trafego, abrangendo as despezas de custeio, convenientemente especificadas, e o peso, volume, natureza e qualidade das mercadorias que transportar, com declaração das distancias médias por ella percorridas, da receita das estações, e da estatistica dos passageiros, sendo estes devidamente classificados.

Art. 23. As empresas que tiverem garantia de juro, subvenção, fiança de garantia ou de subvenção provincial, submetterão á approvação do Governo, antes do começo dos trabalhos de construcção e da abertura do trafego, o quadro de seus empregados e a tabella dos respectivos vencimentos. Qualquer alteração posterior dependerá igualmente de autorização do Governo.

Art. 24. Na concessão dos favores autorizados pelo Decreto de 24 de Setembro de 1873 o Governo attenderá, quanto seja possivel, sem prejuizo das disposições expressas nos arts. 10 a 19 do presente Regulamento, aos interesses de todas as Provincias, dando preferencia ás estradas de ferro que, estando nas condições do dito art. 10, se adaptarem igualmente a um plano de viação ferrea que ligue as Provincias entre si e com a capital do Imperio.

Art. 25. Não poderá exceder a cem mil contos a somma dos capitaes das emprezas de viação ferrea, decretadas pelas Assembléas provinciaes, a que fôr concedida garantia de juro, subvenção ou fiança de juros ou de subvenção, nos termos dos arts. 10 a 12 e 13 a 19.

Art. 26. A despeza annual com o pagamento da subvenção e dos juros garantidos ás estradas de ferro decretadas pelas Assembléas provinciaes, e de conformidade com o presente Regulamento, será effectuada pelos meios ordinarios do orçamento, ou, na deficiencia destes, por operações de credito, dando de tudo conta o Governo, annualmente, á Assembléa Geral Legislativa.

Palacio do Rio de Janeiro em 28 de Fevereiro de 1874. - José Fernandes da Costa Pereira Junior.

DECRETO No 6.995 - DE 10 DE AGOSTO DE 1878

Estabelece bases geraes para a concessão das estradas de ferro com fiança ou garantia de juros do Estado Convindo estabelecer bases geraes para a concessão das estradas de ferro com fiança ou garantia de juros do Estado, em virtude dos Decretos nos 641, de 26 de Junho de 1852 e 2450, de 24 de Setembro de 1873.

Hei por bem approvar as clausulas que com este baixam, 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 10 de Agosto de 1878, 57º 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 Nº 6.995, DESTA DATA

I - DO CAPITAL GARANTIDO

E' concedida ás emprezas de estradas de ferro, em virtude dos Decretos legislativos nos 641, de 26 de Junho de 1852 e 2450, de 24 de Setembro de 1873, a fiança ou garantia do Estado dos juros de 7% ao anno sobre o capital que fôr fixado e reconhecido pelo Governo como necessário e sufficiente á construcção de todas as obras das estradas de ferro, cujo privilegio lhes foi dado; para acquisição de material fixo e rodante e outros; linha telegraphica; compra de terrenos; indemnizações de bemfeitorias e quaesquer despezas feitas antes ou depois de começados os trabalhos de construcção das mesmas estradas até sua conclusão e aceitação definitiva e serem ellas abertas ao trafego publico.

§ 1º O capital fixo mencionado nesta clausula é determinado á vista do orçamento fundado nos planos e mais desenhos de character geral, documentos e requisitos necessarios á execução de todos os trabalhos, quér digam respeito ao leito da estrada, quér ás suas obras de arte e edificios de qualquer natureza, ou se refiram ao material fixo e rodante desta e á sua linha telegraphica. Todos estes planos e mais desenhos, documentos e requisitos, uma vez definitivamente approvados, não poderão ser alterados no todo ou em parte, sem prévia approvação do Governo.

Os planos e mais desenhos de detalhe necessarios á construcção das obras de arte, taes como: pontes, viaductos, pontilhões, boeiros, tunneis, ou os de qualquer edificio da estrada de ferro, bem como os necessarios ao material fixo e rodante, serão sujeitos á approvação do Fiscal por parte do Governo um mez antes de dar-se começo á obra, e se findo este prazo, não tiver a companhia solução do fiscal, quér approvando quér exigindo modificações, serão elles considerados como approvados.

No caso de serem exigidas modificações pelo Fiscal do Governo, a companhia será obrigada a fazel-as, e se o não fizer será deduzida do capital garantido a somma gasta na obra executada sem a modificação exigida.

§ 2º Se alguma alteração fôr feita em um ou maior numero dos ditos planos, desenhos, documentos e requisitos já approvados pelo Governo, sem consentimento deste, a companhia perderá o direito á garantia ou á fiança dos juros sobre o capital que se tiver despendido na obra executada, segundo os planos, desenhos, documentos e mais requisitos

assim alterados. Se, porém, a alteração fôr feita com aprovação do Governo, e della resultar economia na execução da obra construída segundo a dita alteração, a metade da somma resultante desta economia será deduzida do capital garantido.

II - DO MODO DE TORNAR EFFECTIVA A FIANÇA OU A GARANTIA

A fiança ou a garantia de juros far-se-ha effectiva, livres de quaesquer impostos, em semestres vencidos, nos dias 30 de Junho e 31 de Dezembro de cada anno e pagos dentro do terceiro mez depois de findo o semestre, durante o prazo de 30 annos, pela seguinte fórmula:

§ 1º Em quanto durar a construcção das obras os juros de sete por cento (7 %) serão pagos sobre as quantias que tiverem sido autorizadas pelo Governo, e recolhidas a um estabelecimento bancario, para serem empregadas á medida que forem necessarias.

As chamadas limitar-se-hão ás quantias exigidas pela construcção das obras em cada anno. Para esse fim as companhias apresentarão no Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, no Rio de Janeiro, 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 a garantia dos juros sobre o capital fixo.

Decorrido que seja o primeiro anno da entrada das chamadas, cessarão os juros até a conclusão das obras, que deviam ser executadas nesse anno. Construídas que sejam ellas, continuará o pagamento dos juros.

§ 2º Os juros pagos pelo estabelecimento bancario sobre as quantias depositadas serão creditados á fiança ou á garantia do Governo, e bem assim quaesquer rendas eventuaes cobradas pelas companhias, como sejam taxas de transferencias de acções, etc.

§ 3º Nos capitaes levantados durante a construcção não será incluído o custo do material rodante, nem o de machinas e aparelhos de qualquer natureza necessarios ao seu reparo e conservação, o qual só será lançado em conta para garantia dos juros seis mezes antes de serem o dito material, machinas e aparelhos acima referidos empregados no trafego da estrada.

§ 4º Entregue a estrada ou parte desta ao transito publico, os juros correspondentes ao respectivo capital serão pagos em presença dos balanços de liquidação da receita e despeza de custeio da estrada, exhibidos pela companhia e devidamente examinados pelos agentes do Governo.

§ 5º Além da quantia necessaria á construcção das obras em cada anno, a que se refere a parte 2ª do § 1º da clausula 2ª, as companhias poderão fazer uma chamada de capitaes no principio do primeiro anno, no valor de dez por cento (10 %) do capital garantido para attender ás despezas preliminares que tiverem feito antes de encetarem-se os trabalhos da construcção da estrada.

III - FAVORES DIVERSOS

Além da fiança ou da garantia a que se refere a clausula 1ª, ficam igualmente concedidos ás empresas das estradas de ferro os seguintes favores:

§ 1º Privilegio pelo tempo já fixado no decreto da concessão, contado da incorporação da companhia, não podendo o Governo conceder durante esse tempo outras estradas de ferro dentro da zona de 20 kilometros medidos de um e de outro lado do eixo da estrada, e na mesma direcção desta, salvo accôrdo com a companhia.

Esta prohibição não comprehende a construcção de outras vias ferreas que, embora partindo do mesmo ponto, sigam direcções diversas, e possam aproximar-se até cruzar a linha concedida, comtanto que, dentro da zona privilegiada, não recebam generos ou passageiros mediante frete ou passagem.

§ 2º Cessão gratuita de terrenos nacionaes devolutos, e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e posses, exceptuadas as indemnizações que forem de direito, para o leito da estrada, estações, armazens e outras obras especificadas no respectivo contracto.

§ 3º Direito de desappropriação na fôrma do Decreto nº 816 de 10 de Julho de 1855, de terrenos de dominio particular, predios e bemfeitorias que forem precisos para as obras de que trata o paragrapho antecedente.

§ 4º Uso das madeiras e outros materiaes existentes nos terrenos nacionaes devolutos, indispensaveis á construcção e conservaço da estrada.

§ 5º Isenção de direitos de importação sobre todo o material destinado ao leito da estrada, linha telegraphica, pontes, viaductos, estações, officinas, utensilios e trem rodante, bem como durante o prazo de 20 annos, depois de aberta ao trafego a estrada ou qualquer parte desta, dos direitos de importação sobre o carvão de pedra ou outro qualquer combustivel destinado ás officinas e custeio da mesma estrada. Esta isenção não se fará effectiva emquanto as companhias não apresentarem no Thesouro Nacional ou na Thesouraria de Fazenda, na provincia, a relação dos sobreditos objectos, especificando a respectiva quantidade e qualidade, devidamente informada pelo Engenheiro Fiscal por parte do Governo, que as fixará annualmente, conforme as instrucções do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

Cessar á este favor, ficando as companhias sujeitas ao pagamento dos direitos, e á multa do dobro dos mesmos, imposta pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, si se provar que a companhia alienou, por qualquer titulo, objectos importados, sem que precedesse licença daquelle Ministerio ou da Presidencia da provincia, e pagamento dos respectivos direitos.

§ 6º Preferencia, em igualdade de circumstancias, para lavrar minas na zona privilegiada, sendo expresso em contracto especial o numero de datas que o Governo julgue conveniente conceder, bem como as condições a que devem ficar sujeitas as companhias.

§ 7º Preferencia para aquisição de terrenos devolutos nacionaes existentes á margem da estrada, effectuando-se a venda pelo preço minimo da Lei de 18 de Setembro de 1850, e as companhias distribuill-os por immigrants ou colonos que importarem e estabelecerem; não podendo, porém, vendel-os a estes, sem estarem devidamente medidos ou demarcados, por preço excedente ao que for autorizado pelo Governo.

IV - CAUSAS DE CADUCIDADE DO PRIVILEGIO, DA FIANÇA OU DA GARANTIA DE

JUROS E MAIS FAVORES

Se dentro do prazo de 12 mezes, contados da presente data, não estiverem organizadas as companhias de estradas de ferro já autorizadas, caducarão o privilegio e mais favores de que tratam estas clausulas.

E se depois de organizadas as companhias decorrerem mais doze mezes, sem dar-se começo aos trabalhos de construcção da estrada, tambem caducarão os mesmos privilegios, fiança ou garantia e mais favores de que tratam as clausulas mencionadas do presente decreto, salvo caso de força maior, julgado tal pelo Governo, e sómente por elle.

Em todo o caso nenhuma prorrogação será concedida, sem preceder o pagamento de um conto de réis (1:000\$000) de multa, por cada mez da prorrogação requerida.

A construcção das obras não será interrompida, e se o fôr por mais de tres mezes, caducarão igualmente o privilegio, fiança ou a garantia e mais favores acima mencionados, salvo caso de força maior, julgado tal pelo Governo, e sómente por elle.

Se no prazo fixado para cada empreza não estiverem concluidos todos os trabalhos de construcção da estrada, e esta aberta ao trafego publico, as companhias pagarão uma multa de 1 a 2 % por mez de demora sobre as quantias despendidas pelo mesmo Governo com a garantia até essa data. E se passados doze mezes, além do prazo acima fixado, não ficarem concluidos todos os trabalhos acima referidos e não estiver a estrada aberta ao trafego publico, ficarão tambem caducos o privilegio, fiança ou a garantia e mais favores já mencionados, salvo caso de força maior, só pelo Governo como tal reconhecido.

V - DO TRAFEGO DA ESTRADA

As companhias obrigam-se a construir e a manter as estradas que lhes pertencem nas condições da mais perfeita segurança e regularidade a juizo do Governo e de conformidade com os regulamentos e instrucções por este já expedidos, ou que para o futuro o forem em relação ás estradas de ferro do Imperio.

No caso de interrupção do trafego, excedente de tres dias consecutivos por motivo não justificado, o Governo terá o direito de impôr uma multa por dia de interrupção igual á renda liquida do dia anterior a ella, e restabelecerá o mesmo trafego, correndo as despesas por conta das companhias.

VI - DO TREM RODANTE

O trem rodante compor-se-ha de locomotivas, alimentadores (tender), de carros de 1ª e 2ª classe para passageiros, de carros especiaes para o serviço do correio, wagons de mercadorias, inclusive os de gado, lastro, freio, e finalmente, de carros para conducção de ferro, madeira, etc.

As companhias deverão fornecer o trem rodante proporcionalmente á extensão de cada uma das secções em que se dividir a estrada, e que a juizo do Governo deva ser aberta ao transito publico, e se nesta secção o trafego exigir, a juizo do Fiscal por parte do Governo, maior numero de locomotivas, carros de passageiros e wagons que proporcionalmente a ellas cabiam, as companhias serão obrigadas, dentro de seis mezes depois de reconhecida aquella necessidade por parte do Governo e della scientes, a augmentar o numero de locomotivas, carros de passageiros, wagons e mais material exigidos pelo Fiscal por parte do Governo, comtanto que tal augmento fique dentro dos limites estabelecidos no primeiro periodo desta clausula.

As companhias incorrerão na multa de dous a cinco contos de réis por mez de demora, além dos seis mezes que lhes são concedidos para o augmento do trem rodante acima referido.

E se passados seis mezes mais, além do fixado para o augmento, este não tiver sido feito, o Governo fornecerá o dito augmento de material por conta das companhias.

VII - DAS TARIFAS

As tarifas dos transportes pela estrada serão organizadas pelas companhias e approvadas pelo Governo, mas nunca poderão exceder nas suas taxas as dos transportes pelos meios ordinarios.

Estas tarifas, uma vez approvadas, não poderão ser alteradas sem consentimento do Governo, emquanto subsistir a fiança ou a garantia de juros do Estado.

VIII - DAS PASSAGENS DO ESTADO

As companhias obrigam-se a transportar com abatimento de 50 %:

1º As autoridades, escoltas policiaes e respectiva bagagem, quando forem em diligencia;

2º Munição de guerra e qualquer numero de soldados do exercito e da guarda nacional ou da policia com seus officiaes, a respectiva bagagem, quando mandados a serviço do Governo á qualquer parte da linha, dada a ordem para tal fim pelo mesmo Governo ou o Presidente da provincia;

3º Aos colonos e immigrants, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos aratorios;

4º As sementes e as plantas enviadas pelo Governo ou pelas Presidencias das provincias para serem gratuitamente distribuidas aos lavradores;

5º Todos os generos de qualquer natureza, que sejam pelo mesmo Governo ou pelos Presidentes das provincias enviados para attender aos soccorros publicos exigidos pelas seccas, inundações, peste, guerra ou outra calamidade publica.

Todos os mais passageiros e cargas do Governo, acima não especificados, serão transportados com abatimento de quinze por cento (15 %).

Sempre que o Governo o exigir, em circumstancias extraordinarias, as companhias porão ás suas ordens todos os meios de transporte de que dispuzerem.

Neste caso o Governo, se o preferir, pagará ás companhias o que fôr convencionado pelo uso da estrada e todo seu material, não excedendo o valor da renda média de periodo identico nos ultimos três annos.

As malas do Correio e seus conductores, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao Thesouro Nacional ou ao provincial, serão conduzidos gratuitamente pelas companhias, em carro especialmente adoptado para este fim.

IX - DO TELEGRAPHO

O Governo poderá realizar em toda a extensão da estrada as construcções necessarias ao estabelecimento de uma linha telegraphica de sua propriedade, usando ou não, como melhor parecer-lhe, dos mesmos postes das linhas telegraphicas das companhias, responsabilizando-se estas pela guarda dos fios, postes e aparelhos electricos que pertencerem ao Governo.

Emquanto isto não se realizar, as companhias são obrigadas a expedir todos os telegrammas do Governo com cincoenta por cento (50 %) de abatimento na tarifa estabelecida para os telegrammas particulares.

X - DO CUSTEIO DA ESTRADA

As despezas de custeio da estrada comprehendem as que se fizerem com o trafego de passageiros, de mercadorias, com reparos e conservação do material rodante, officinas, estações e todas as dependencias da via-ferrea, taes como armazens, officinas, depositos de qualquer natureza; do leito da estrada e todas as obras d'arte a ella pertencentes.

XI - DOS DOCUMENTOS QUE AS COMPANHIAS SÃO OBRIGADAS A EXHIBIR EM

RELAÇÃO AO TRAFEGO DA LINHA

1º As companhias obrigam-se ainda a exhibir, sempre que lhe forem exigidos, os livros de receita e despeza do custeio da estrada e seu movimento e prestar todos os esclarecimentos e informações que lhe forem reclamados pelo Governo em relação ao trafego da mesma estrada ou pelos Presidentes das provincias, pelos Fiscaes por parte do mesmo Governo ou por quaesquer agentes deste competentemente autorizados, e bem assim a entregar semestralmente aos supraditos fiscaes ou ao Presidente da provincia, um relatorio circunstanciado do estado dos trabalhos em construcção e da estatistica do trafego, abrangendo as despezas de custeio convenientemente especificadas, e o peso, volume, natureza e qualidade das mercadorias que transportar, com declaração das distancias

médias por ellas percorridas, da receita de cada uma das estações, e da estatística de passageiros, sendo estes devidamente classificados.

2º A aceitar como definitiva e sem recurso a decisão do Governo sobre as questões que se suscitarem relativamente ao uso reciproco das estradas de ferro que lhe pertencerem ou a outra empresa, ficando entendido que qualquer accôrdo que celebrar não prejudicará o direito do Governo ao exame das estipulações que effectuar e a modificação destas, se entender que são offensivas aos interesses do Estado.

3º A submeter á aprovação do Governo, antes do começo do trafego, o quadro de seus empregados e a tabella dos respectivos vencimentos, dependendo igualmente qualquer alteração posterior de autorização e aprovação do mesmo Governo.

XII - DA FISCALISAÇÃO POR PARTE DO GOVERNO

A fiscalização da estrada e do serviço será incumbida a um Engenheiro fiscal e seus ajudantes, nomeados pelo Governo, e por elle pagos; e o exame, bem como o ajuste de contas de receita e despeza para o pagamento dos juros afiançados ou garantidos, á uma commissão composta do Engenheiro fiscal e por elle presidida ou por quem suas vezes fizer, de um agente da companhia e de mais um empregado, designado pelo Governo ou a Presidencia da provincia.

XIII - DO RESGATE DA ESTRADA

O Governo terá o direito de resgatar a estrada decorridos que sejam os primeiros 30 annos, contados da data da conclusão da estrada, sendo o respectivo preço regulado, em falta de accôrdo, pelo termo médio do rendimento liquido do ultimo quinquennio; ficando entendido que, no caso do Governo realizar o resgate antes ou depois de expirado o prazo do privilegio designado na clausula 3ª, § 1º, o preço não será inferior ao capital afiançado ou garantido.

A importancia a que fica obrigado o Estado será paga em tantas apolices da divida publica de 6 % ao anno, quantas forem necessarias para produzir a renda liquida média no quinquennio acima mencionado, ou a média da renda que o capital afiançado ou garantido produzir nos três ultimos annos do resgate, quando fôr este feito depois dos primeiros 30 annos e antes de findar o tempo do privilegio ou depois de findo este tempo.

O resgate não comprehende as propriedades estranhas ao serviço e uso da estrada de ferro.

XIV - DA DIVISÃO DE LUCROS E REDUÇÃO DE TARIFAS

Logo que os dividendos excederem a oito por cento (8 %) o excedente será repartido igualmente entre o Governo e as companhias, cessando essa divisão logo que forem embolsados ao Estado os juros por este pagos.

Quando os dividendos excederem a doze por cento (12 %) em dous annos consecutivos, as companhias serão obrigadas a reduzir as tarifas se o Governo assim o julgar conveniente.

XV - DESACCÔRDO E ARBITRAMENTO

No caso de desaccôrdo entre o Governo e as companhias sobre a intelligencia das presentes clausulas, esta será decidida por arbitros, sendo um escolhido pelo Governo e outro pelas companhias e um terceiro por accôrdo de ambas as partes. Se este accôrdo não fôr possivel, seguir-se-hão em tal caso as seguintes regras:

1ª Se o accôrdo fôr sobre direitos e deveres a questão será decidida definitivamente pelo mais antigo membro do Conselho de Estado;

2ª Se versar sobre a execução das obras, a sorte decidirá entre quatro Engenheiros nacionaes, escolhidos dous pelo Governo e dous pelas companhias.

XVI - DA ALIENAÇÃO DA ESTRADA

As companhias não poderão alienar as estradas, ou parte destas, sem prévia autorização do Governo.

XVII - DO CAMBIO PARA PAGAMENTO DA FIANÇA OU DA GARANTIA

Se os capitaes das companhias forem levantados em paizes estrangeiros, regulará o cambio de vinte e sete dinheiros (27d.) por mil réis para todas as suas operações.

XVIII - DAS MULTAS EM GERAL

Pela inobservancia de qualquer das presentes clausulas e para a qual não se tenha comminado pena especial, poderá o Governo impôr multas de duzentos mil réis até cinco contos de réis, e o dobro na reincidencia.

DISPOSIÇÃO GERAL

As clausulas do presente decreto serão applicaveis ás estradas de ferro concedidas por virtude da Lei nº 2450, de 24 de Setembro de 1873, mediante contractos celebrados com os respectivos concessionarios.

Palacio do Rio de Janeiro em 10 de Agosto de 1878. - João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú.

DECRETO Nº 7.959, DE 29 DE DEZEMBRO DE 1880

Approva as clausulas que devem regular as concessões de estradas de ferro geraes no Imperio. Convindo uniformar os termos das concessões de estradas de ferro geraes no Imperio, Hei por bem Approvar as clausulas que com este baixam e que de ora em diante devem regular as mesmas concessões.

Manoel Buarque de Macedo, do meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura. Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 29 de Dezembro de 1880, 59º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Buarque de Macedo.

Clausulas a que se refere o Decreto n. 7959 desta data

I

E' concedido á companhia que organizar privilegio por annos para a construcção, uso e gozo de uma estrada de ferro, na provincia ou provincias de entre e passando por

Além do privilégio, o Governo concede os seguintes favores:

1º Cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionaes, o 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 especificados no respectivo contrato.

2º Direito de desapropriar, na fórmula do Decreto n. 816 de 10 de Julho de 1855, os terrenos de dominio particular, predios e bemfeitorias, que forem precisos para as obras de que trata o paragrapho antecedente.

3º Uso das madeiras e outros materiaes existentes nos terrenos devolutos e nacionaes, indispensaveis para a construcção da estrada.

4º 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 restitução dos direitos que teria de pagar e á multa do dobro desses direitos imposta pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, ou pelo da Fazenda, si se provar que ella alienou, por qualquer titulo, objectos importados, sem que precedesse licença daquelles Ministerios, ou da Presidencia da provincia, e pagamento dos respectivos direitos.

5º Preferencia, em igualdade de circumstancias, para lavra de minas na zona privilegiada, sendo expresso em contrato especial o numero de datas queo Governo julgue conveniente conceder, bem como as condições a que deve ficar sujeita a empreza.

6º Preferencia para aquisição de terrenos devolutos existentes á margem da estrada; effectuando-se a venda em lotes alternados, de maneira que, sendo o primeiro da companhia, o

segundo ficará pertencendo ao Estado e assim por diante, e pelo preço mínimo da Lei de 18 de Setembro de 1850, si a companhia os distribuir por imigrantes 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 construção da estrada. Si, decorridos cinco annos depois de concluida a estrada, não tiverem os terrenos sido distribuidos a imigrantes, a companhia os adquirirá á razão do preço máximo da lei, indemnizando o Estado da differença que estiver por pagar.

II

Si no prazo de... contados desta data, não estiver incorporada a companhia, caducará a presente concessão.

III

A companhia será organizada de accôrdo com as leis e regulamentos em vigor.

Terá representante ou domicilio legal no Imperio.

As duvidas e questões que se suscitarem estranhas á intelligencia das presentes clausulas, serão resolvidas de accôrdo com a legislação brasileira.

IV

Os trabalhos da estrada começarão no prazo de.. mezes, contados da data da approvação da planta geral e do perfil longitudinal da linha; e proseguirão sem interrupção, devendo ficar todos concluidos no prazo de...

V

Os trabalhos de construção não poderão ser encetados sem prévia autorização do Governo; para isso os projectos de todos esses trabalhos serão organizados em duplicata e submettidos á approvação do mesmo Governo. Um dos exemplares será devolvido á companhia com o visto do Chefe da Directoria das Obras Publicas do Ministerio da Agricultura, e o outro ficará archivado no mesmo Ministerio.

VI

..... mezes depois de incorporada a companhia, serão apresentados ao Governo a planta geral da linha concedida e um perfil longitudinal, com indicação dos pontos obrigados de passagem.

O 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 3 metros; e bem assim, em uma zona de 80 metros, pelo menos, para cada lado, os campos, matas, terrenos pedregosos, e, sempre que fôr possível, 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 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:

1º As distancias kilometricas, contadas a partir da origem da estrada do ferro;

2º A extensão e indicação das rampas e contra-rampas e a extensão dos patamares;

3º A extensão dos alinhamentos rectos e o desenvolvimento e raio das curvas.

No perfil longitudinal e na planta será indicada a posição das estações, paradas, obras d'arte e vias de comunicação transversaes.

O perfil longitudinal será acompanhado por um certo numero de perfis transversaes, inclusive o perfil typo da estrada de ferro.

Estes perfis serão feitos na escala de 1 por 100.

O traçado e o perfil longitudinal poderão ser apresentados por secções, comtanto que estas se estendam de um ponto de passagem obrigado a um outro, e que no prazo marcado tenham sido apresentadas todas as secções.

VII

... mezes depois da aprovação do traçado e do perfil longitudinal, a companhia apresentará projectos completos e especificados de todas as obras necessarias para o estabelecimento da estrada, suas estações e dependencias, bem como as plantas de todas as propriedades que fôr necessario adquirir por meio da desapropriação.

Os projectos das obras d'arte compor-se-hão de projecções horizontaes e verticaes e de córtes transversaes e longitudinaes na escala de 1 por 100.

Os projectos das estações mais importantes e das pontes poderão, mediante prévia concessão do Governo, ser apresentados á medida que tiverem de ser executados.

Apresentará igualmente:

A relação das pontes, viaductos, pontilhões e boeiros, com as principaes dimensões, posição na linha, systema de construcção e quantidade de obra;

A tabella da quantidade de excavações necessarias para executar-se o projecto, com indicação da classificação approximada dos materiaes e das distancias médias de transporte;

A tabella dos alinhamentos, raios de curvas, 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.

A companhia deverá tambem apresentar os dados e informações que tiver colligido sobre a população, industria, commercio, riqueza e composição mineralogica da zona percorrida pela estrada.

VIII

Antes de resolver sobre os projectos submettidos á sua pprovação, poderá o Governo mandar proceder, a expensas da companhia, ás operações graphicas necessarias no 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, e não obstante a aprovação do perfil longitudinal, a companhia poderá fazer as modificações necessarias ao estabelecimento das obras d'arte, passagens de nivel e paradas indicadas no projecto approvedo.

A aprovação dos projectos apresentados pela companhia não poderá ser invocada para justificar a revogação de nenhuma destas condições.

IX

Procurar-se-ha dar ás curvas o maior raio possivel. O raio minimo será de... metros.

As curvas dirigidas em sentidos contrarios deverão ser separadas por uma tangente de 10 metros pelo menos.

A declividade maxima será de...

A estrada será dividida em secções de serviço de locomotivas, procurando-se, em uma destas, uniformar as condições technicas de modo a effectuar o melhor aproveitamento de força dos motores.

As rampas, contra-rampas e patamares serão ligados por curvas verticaes de raios e 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 pequeno raio ou as fortes declividades, afim de evitar a producção de vibrações nocivas ás juntas e articulações das diversas peças.

As paradas e estações serão de preferencia situadas sobre porção da linha em recta e de nivel.

X

A estrada poderá ser de via singela; mas terá os desvios e linhas auxiliares que forem necessarios para o movimento dos trens.

A distancia entre as faces internas dos trilhos será de... (1^m,60, 1^m,00 ou da estrada em que se entroncar ou fôr prolongamento).

As dimensões do perfil transversal serão sujeitas á approvação do Governo.

As valletas longitudinaes terão as dimensões e declive necessarios para dar prompto escoamento ás aguas.

A inclinação dos taludes dos córtes e aterros será fixada em vista da altura destes e da natureza do terreno.

XI

A companhia executará todas as obras d'arte e fará todos os trabalhos necessarios para que a estrada não crêe obstaculo algum ao escoamento das aguas, e para que a direcção das outras vias de comunicação existentes não receba senão as modificações indispensaveis e precedidas de approvação do Governo. Os cruzamentos com os 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 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 águas utilizados 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 comunicação ordinarias o Governo terá o direito de marcar a altura dos vãos dos viaductos, a largura destes, e a que deverá haver entre os parapeitos em relação ás necessidades da circulação da via publica que ficar inferior.

Nos cruzamentos de nivel os trilhos serão collocados sem saliencia nem depressão sobre o nivel da via do comunicação que cortar a estrada de ferro, de modo a não embaraçar, a circulação de carros ou carroças.

O eixo da estrada de ferro não deverá fazer com o da via de comunicação ordinaria um angulo menor de 45º.

Os cruzamentos de nivel terão sempre cancellas ou barreiras, vedando a circulação da via de comunicação ordinaria na occasião da passagem dos trens; havendo, além disso, uma casa de guarda todas as vezes que o Governo reconhecer essa necessidade.

XII

Nos tunneis, como nos viaductos inferiores, deverá haver um intervallo livre nunca menor de 1^m,50 de cada lado dos trilhos. Além disso, haverá de distancia em distancia, no interior dos tunneis, nichos de abrigo.

As aberturas dos poços de construcção e ventilação dos tunneis serão guarnecidas de um parapeito de alvenaria de dous metros de altura e não poderão ser feitos nas vias de comunicação existentes.

XIII

A companhia empregará materiaes de boa qualidade na execução de todas as obras, e seguirá sempre as prescripções da arte, do 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 accôrdo entre a companhia e o governo. A companhia será obrigada a ministrar os aparelhos e pessoal necessarios ás sondagens e fincamento de estacas do ensaio, 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.

XIV

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, bilheteira, accommodação para o agente, armazens para mercadorias, caixas d'agua, latrinas, mictorios, rampas de carregamentos e embarques de animaes, balanças, relgios, lampeões, desvios, cruzamentos, chaves, signaes e cercas.

As estações e paradas terão mobilia apropriado.

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 accôrdo com a sua importancia. O Governo poderá exigir que a companhia faça nas estações e paradas os aumentos reclamados pelas necessidades da lavoura, commercio e industria.

XV

O Governo reserva o direito de fazer executar pela companhia, ou por conta della, durante o prazo da concessão, alterações, novas obras cuja necessidade a experiencia haja indicado em relação á segurança publica, policia da estrada de ferro ou do trafego.

XVI

O material rodante (locomotivas, tenders e carros, quer de passageiros, quer de mercadorias de qualquer natureza) será construido de modo que haja segurança nos transportes e commodidade para os passageiros. O Governo poderá prohibir o emprego de material que não preencha estas condições.

Esse material compor-se-ha, para abertura de toda a linha ao trafego...

XVII

Todas as indenizações e despezas motivadas pela construcção, conservação, trafego e reparação da estrada de ferro correrão exclusivamente e sem excepção por conta da companhia.

XVIII

A companhia será obrigada a cumprir as disposições do Regulamento de 26 de Abril de 1857, e bem assim quaesquer outras da mesma natureza, que forem decretadas para segurança e policia das estradas de ferro, uma vez que as novas disposições não contrariem as clausulas deste contrato.

XIX

A companhia será obrigada a conservar com cuidado durante todo o tempo da concessão, e a manter em estado que possam perfeitamente preencher o seu destino, tanto a estrada do 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 impôr uma multa por dia de interrupção igual á renda liquida do dia anterior a ella, e restabelecerá o trafego, correndo as despezas por conta da companhia.

XX

O governo poderá realizar em toda a extensão da estrada as construcções necessarias ao estabelecimento de uma linha telegraphica de sua propriedade, usando ou não, como melhor lhe parecer, dos mesmos postes das linhas telegraphicas que a companhia é obrigada a construir em toda a extensão da estrada, responsabilizando-se a mesma companhia pela guarda dos fios, postes e appparelhos electricos que pertencerem ao governo.

Emquanto isto não se realizar, a companhia é obrigada a expedir telegrammas do Governo com 50 % de abatimento da tarifa estabelecida para os telegrammas particulares.

XXI

Durante o tempo da concessão o Governo não concederá outras estradas de ferro dentro de uma zona de.. (20 kilometros no maximo) kilometros, limitada por duas linhas parallelas ao eixo da estrada.

O Governo reserve-se o direito de conceder outras estradas que, tendo o mesmo ponto de partida e direcções diversas, possam approximar-se e até cruzar a linha concedida, comtanto que, dentro da referida zona, não recebam genero ou passageiros.

XXII

A fiscalisação da estrada e do serviço será incumbida a um Engenheiro fiscal e seus ajudantes, nomeados pelo Governo e por elle pagos, aos quaes compete velar pelo fiel cumprimento das presentes condições.

E' livre ao Governo, em todo tempo, mandar Engenheiros de uma confiança acompanhar os estudos e os trabalhos da construcção, afim de examinar si são executados com proficiencia, methodo e precisa actividade.

XXIII

Si, durante a execução ou ainda depois da terminação dos trabalhos, se verificar que qualquer obra não foi executada conforme as regras d'arte, o Governo poderá exigir da companhia a sua demolição e reconstrucção total ou parcial, ou fazel-a por administação á custa da mesma companhia.

XXIV

Um anno depois da terminação dos trabalhos a companhia entregará ao Governo uma planta cadastral do toda a estrada, bem como uma relação das estações e obras d'arte, e um quadro demonstrativo do custo da mesma estrada.

De toda e qualquer alteração ou aquisição ulterior será tambem enviada planta ao Governo.

XXV

Os preços de transporte serão fixados em tarifas approvadas pelo Governo, não podendo exceder os dos meios ordinarios de conducção no tempo da organização das mesmas tarifas.

As tarifas serão revistas, pelo menos, todos os cinco annos.

XXVI

Pelos preços fixados nessas tarifas a companhia será obrigada a transportar constantemente, com cuidado, exactidão e presteza, as mercadorias de qualquer natureza, os passageiros e suas bagagens, os animaes domesticos e outros, e os valores que lhe forem confiados.

XXVII

A companhia poderá fazer todos os transportes por preços inferiores aos das tarifas approvadas pelo Governo, mas de um mudo geral e sem excepção, quer em prejuizo, quer em favor de quem quer que seja. Estas baixas de preço se farão effectivas com o consentimento do Governo, sendo o publico avisado por meio de annuncios affixados nas estações e insertos nos jornaes. Si a companhia fizer transportes por preços inferiores aos das tarifas, sem aquelle prévio consentimento, o Governo poderá applicar a mesma 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 autorização 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.

XXVIII

A companhia obriga-se a transportar com abatimento de 50 %

1º As autoridades, escoltas policiaes e respectiva bagagem, quando forem em diligencia;

2º Munição de guerra e qualquer numero de soldados do Exercito e da Guarda Nacional ou da Policia com seus Officiaes e respectiva bagagem, quando mandados a serviço do Governo, a qualquer parte da linha, dada a ordem para tal fim pelo mesmo Governo, pelo Presidente da provincia ou outras autoridades que para isso forem autorizadas;

3º Aos colonos e immigrants, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos aratorios;

4º As sementes e as plantas enviadas pelo Governo ou pelas Presidencias das provincias, para serem gratuitamente distribuidos aos lavradores;

5º Todos os generos, de qualquer natureza que sejam, pelo Governo ou pelos Presidentes das provincias enviados para attender aos soccorros publicos exigidos pela sêcca, inundaçãõ, peste, guerra ou outra calamidade publica.

Todos os mais passageiros e cargas do Governo, geral ou provincial, não especificados acima, serão transportados com abatimento de quinze por cento (15 %).

Terão tambem abatimento de 15 %, os transportes de materiaes que se destinarem á construcçãõ 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, si o preferir, pagará á companhia o que fôr convencionado, pelo uso da estrada e todo o seu material, não excedendo o valor da renda média, de periodo identico, nos ultimos tres annos.

As malas do Correio e seus conductores, os funcionarios encarregados por parte do Governo do serviço da linha telegraphica, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao Thesouro Nacional ou Provincial, serão conduzidos gratuitamente, em carro especialmente adaptado para esse fim.

XXIX

Logo que os dividendos excederem de 12 %, o Governo terá o direito de exigir a reducçãõ 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 exportaçãõ.

XXX

O Governo poderá fazer, depois de ouvida a companhia, concessãõ de ramaes para uso particular, partindo das estações ou de qualquer ponto da linha concedida, sem que a companhia tenha direito a qualquer indemnizaçãõ, salvo si houver augmento eventual de despeza de conservaçãõ.

Todas as obras definitivas ou provisórias necessrias para obter, neste caso, a segurança do trafego, serão feitas sem onus para a companhia.

XXXI

Na época fixada para terminaçãõ da concessãõ, a estrada de ferro e suas dependencias deverão achar-se em bom estado de conservaçãõ. Si no ultimo quinquennio da concessãõ a conservaçãõ da estrada fôr descurada, o Governo terá o direito de confiscar a receita e empregar-a naquelle serviço.

XXXII

O Governo terá o direito de resgatar a estrada depois de decorridos... annos desta data.

O preço do resgate será regulado, em falta de accôrdo, pelo termo médio do rendimento liquido do ultimo quinquennio e tendo-se em consideraçãõ a importancia das obras, material e dependencias no estado em que estiverem então.

Si o resgate se effectuar depois de expirado o prazo do privilegio de... annos, o Governo só pagará á companhia o valor das obras e material no estado em que se achar, comtanto que a somma que

tiver de despender não exceda ao que se tiver effectivamente empregado na construcção da mesma estrada.

A importancia do resgate poderá ser paga em titulos da divida publica interna de 6 % de juro annual.

Fica entendido que a presente clausula só é applicavel aos casos ordinarios, e que não abroga o direito de desapropriação por utilidade publica que tem o Estado.

XXXIII

A companhia não poderá alienar a estrada ou parte desta sem prévia autorização do Governo.

Poderá, mediante consentimento do Governo, arrendar a estrada e o material fixo a outra companhia ou empresa, á qual passará a propriedade do material rodante e os direitos e obrigações deste contrato referentes ao custeio da estrada.

XXXIV

A companhia obriga-se a não possuir escravos e a não empregar nos diversos serviços da estrada senão pessoas livres.

XXXV

No caso de desaccôrdo entre o Governo e a companhia, sobre a intelligencia das presentes clausulas, esta será decidida por arbitros nomeados.....

Servirá de desempatador a Secção do Imperio do Conselho de Estado.

XXXVI

Pela inobservancia de qualquer das presentes condições, poderá o Governo impor multas de duzentos mil réis até cinco, contos de réis e o dobro na reincidencia.

XXXVII

Para garantia da execução do contrato que celebrar, o concessionario depositará no Thesouro Nacional, antes da assignatura do mesmo contrato, a quantia de em dinheiro ou titulos da divida publica.

Si, decorridos os prazos fixados, não quizer o governo prorogal-os, e fôr declarado caduco o contrato, o concessionario ou a companhia perderá em beneficio do Estado a caução prestada.

Esta será completada á medida que della forem deduzidas as multas.

Palacio do Rio de Janeiro em 29 de Dezembro de 1880. - Manoel Buargue de Macedo.

LEI N° 741 26 de DEZEMBRO de 1900

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A receita geral da Republica dos Estados Unidos do Brazil, para o exercicio de 1901, é orçada em 286.082:200\$ papel e 58.869:741\$ ouro, e será realizada com o producto do que for arrecadado dentro do mencionado exercicio, sob os titulos abaixo designados, incluidos os recursos provenientes da emissão do funding loan, de accordo com o contracto de 15 de junho de 1898, e mais 25.820:000\$ papel, destinados ao fundo de resgate e 9.026:667\$, ouro, do fundo de garantia.

ORDINARIA

IMPORTAÇÃO

		Ouro	Papel
1.	Direitos de importação para consumo, nos termos da Tarifa mandada executar por decreto n. 3617, de 19 de março de 1900 - Sendo.....	36.000:000\$000	115.200:000\$000
2.	Expediente dos generos livres de direitos de consumo, nos termos da lei n. 428, de 10 de dezembro de 1896.....	.....	2.500:000\$000
3.	Dito das Capatazias .....	.....	1.500:000\$000
4.	Armazenagem.....	.....	4.000:000\$000
5.	Taxa de estatistica, segundo a lei n. 489, de 15 de dezembro de 1897, art. 1º, n. 5.....	.....	300:000\$000
		36.000:000\$000	123.500:000\$000
	ENTRADA, SAHIDA E ESTADIA DE NAVIOS		
6.	Imposto de pharóes, nos termos da lei n. 489, de 15 de dezembro de 1897, art. 1º, n. 7.....	330:000\$000	20:000\$000
7.	Dito de docas, nos termos da lei n. 489, de 15 de dezembro de 1897, art. 1º, n. 7.....	130:000\$000	20:000\$000
	ADDITIONAES		
8.	10 % sobre o expediente dos generos livres de direitos de importação, pharóes e docas, nos termos da lei n. 489, de 15 de dezembro de 1897, art. 1º, n. 8, não comprehendido o porto do Rio de Janeiro.....	.....	114:000\$000
	INTERIOR		
9.	Renda da Estrada de Ferro Central do Brazil.....	.....	32.000:000\$000
10.	Dita das estradas de ferro custeadas pela União.....	.....	1.200;000\$000
11.	Dita do Correio Geral, nos termos da lei n. 489, de 15 de dezembro de 1897, art. 1º, n. 12.....	.....	7.500:000\$000
12.	Dita dos Telegraphos nos termos da lei n. 489, de 15 de dezembro de 1897, art. 1º, n. 13, inclusive as contribuições por palavra de telegramma em percurso nos cabos das companhias que funcionam no paiz, de accordo com as suas concessões, elevada de 10\$ a 25\$ a taxa annual de registro dos endereços convencionaes ou abreviados, uniformizada a taxa dos telegrammas internacionaes do serviço de imprensa	.....	8.000:000\$000

	a 25 centimos por palavra, e modificada para 500 réis a taxa de cópia simples dos telegrammas e das dos multiplos contados por grupo de 30 palavras, reduzida a 1 franco a taxa de 1,50 franco cobrada actualmente para os telegrammas trocados entre as Republicas do sul e a zona do norte do Rio de Janeiro.....		
13.	Renda da Fazenda de Santa Cruz e outras de propriedade da União.....	.....	120:000\$000
14.	Dita da Casa de Correção.....	.....	15:000\$000
15.	Dita da Imprensa Nacional e Diario Official.....	.....	500:000\$000
16.	Dita do Laboratorio Nacional de Analyses, nos termos da lei n. 489, de 15 de dezembro de 1897, art. 2º, n. 6, decreto n. 3760, de 28 de dezembro de 1897.....	.....	30:000\$000
17.	Dita dos Arsenaes.....	.....	10:000\$000
18.	Dita da Casa da Moeda.....	.....	10:000\$000
19.	Dita do Gymnasio Nacional, de accordo com a lei.....	.....	90:000\$000
20.	Dita dos Institutos dos Surdos-Mudos e Meninos Cegos.....	.....	1:200\$000
21.	Dita do Instituto Nacional de Musica.....	.....	2:000\$000
22.	Dita das matriculas nos estabelecimentos officiaes de instrucção superior, nos termos da lei n. 489, de 15 de dezembro de 1897, art. 1º, n. 23.....	.....	200:000\$000
23.	Dita da Assistencia de Alienados.....	.....	120:000\$000
24.	Dita arrecadada nos Consulados.....	600:000\$000	
25.	Dita dos proprio nacionaes.....	.....	150:000\$000
26.	Imposto do sello, de accordo com os leis em vigor, ahi incluidas operações de cambio ou de moeda metallica a prazo, observadas as disposições que regem a materia.....	.....	15.000:000\$000
27.	Imposto de transporte nos termos das disposições em vigor...	.....	4.000:000\$000
28.	Dito de 2 % sobre o capital das loterias federaes e 4 % sobre as estadoaes e mais 5 % de sello adhesivo sobre o valor do bilhete de loteria exposto á venda, cobrado em estampilhas...	.....	1.200:000\$000
29.	Dito sobre vencimentos e subsidios.....	.....	4.000:000\$000
30.	Dito sobre consumo de agua, nos termos da lei n. 489, de 15 de dezembro de 1897, art. 1º, e decreto n. 2.794, de 13 de janeiro de 1898.....	.....	1.700:000\$000
31.	Dito de transmissão de apolices e embarcações	.....	600:000\$000
32.	Contribuição das companhias ou emprezas de estradas de ferro, subvencionadas ou não, e de outras companhias, de accordo com a lei n. 359, de 30 de dezembro de 1895, ahi incluida tambem a contribuição da City Improvements (clausula XIV do contracto de 29 de dezembro de 1899), e bem assim saldos das estradas de ferro garantidas, com séde no estrangeiro.....	.....	1.660:000\$000
33.	Fóros de terrenos de marinha.....	.....	25:000\$000
34.	Juros das acções das estradas de ferro da Bahia e Pernambuco.....	105:000\$000	
35.	Laudemios.....	.....	30:000\$000

36.	Premios de depositos publicos .....	.....	50:000\$000
37.	Imposto de 2 1/2 % sobre dividendo dos titulos das companhias ou sociedades anonymas com séde no Districto Federal e nos Estados.....	.....	1.400:000\$000
38.	Dito sobre casas de Sport de qualquer especie com séde na Capital Federal, sendo elevado a 2:000\$ o imposto de 1:000\$ pago annualmente, e revogada a 2ª parte do art. 38 da lei n. 428, de 10 de dezembro de 1896.....	.....	32:000\$000
39.	Taxa judiciaria.....	.....	160:000\$000
40.	Imposto de 30 réis cobrado em estampilhas, sobre annuncios, em cartazes impressos ou manuscritos, affixados nos logares publicos .....	.....	2:000\$000
41.	Taxa de aferição de hydrometros.....	.....	20:000\$000
	CONSUMO, NOS TERMOS DA LEI E DOS REGULAMENTOS EM VIGOR		
42.	Taxa sobre o fumo, reduzido, porém, a 10 réis o imposto do sello sobre cada maço de 50 palhas nacionaes para, cigarros.	.....	7.000:000\$000
43.	Taxa sobre bebidas, elevadas, porém, ao duplo durante o exercicio futuro, as taxas cobradas sobre as aguas mineraes artificiaes a que se refere o n. 2, § 2º do art. 3º, da lei n. 641, de 14 de setembro de 1899.....	.....	6.000:000\$000
44.	Dita sobre phosphoros.....	.....	7.000:000\$000
45.	Dita sobre sal de qualquer procedencia .....	.....	4.200:000\$000
46.	Dita sobre calçado.....	.....	2.000:000\$000
47.	Dita sobre velas.....	.....	500:000\$000
48.	Dita sobre perfumarias.....	.....	1.500:000\$000
49.	Dita sobre especialidades pharmaceuticas, nacionaes e estrangeiras.....	.....	1.200:000\$000
50.	Dita sobre vinagres.....	.....	140:000\$000
51.	Dita sobre conservas de carnes, peixes, doces, fructas ou legumes, em latas, caixinhas, frascos ou outro envoltorio, de qualquer procedencia.....	.....	1.200:000\$000
52.	Dita sobre cartas de jogar.....	.....	230:000\$000
53.	Dita sobre chapéos.....	.....	1.500:000\$000
54.	Dita sobre bengalas.....	.....	30:000\$000
55.	Dita sobre tecidos.....	.....	7.000:000\$000
56.	Montepio da Marinha.....	.....	100:000\$000
	EXTRAORDINARIA		
57.	Montepio militar.....	.....	250:000\$000
58.	Dito dos Empregados Publicos.....	.....	900:000\$000
59.	Indemnizações.....	.....	1.000:000\$000
60.	Juros de capitaes nacionaes.....	.....	600:000\$000
61.	Remanescentes dos premios de bilhetes de loterias.....	.....	15:000\$000
62.	Imposto de transmissão de propriedade no Districto Federal, nos termos da lei em	.....	2.800:000\$000

	vigor.....		
63.	Dito de industrias e profissões no Districto Federal.....	.....	3.000:000\$000
	RECURSOS		
64.	Emissão do funding loan, de accordo com o contracto de 15 de junho de 1898.	12.678:074\$000	
	RENDA COM APPLICAÇÃO ESCPEICAL		
	Fundo de resgate		
65.	1. Renda em papel proveniente do arrendamento das estradas de ferro da União. ....	.....	320:000\$000
65.	2. Producto da cobrança da divida activa da União, qualquer que seja a sua natureza, inclusive as sommas provenientes da liquidação de bancos e dos emprestimos feitos ás industrias .....	.....	12.500:000\$000
	3. Todas e quaesquer rendas eventuaes percebidas em papel pelo Thesouro, inclusive a emissão de 10.000:000\$ de nickel.....	.....	13.000:000\$000
	4. Os saldos que se apurarem no orçamento	.....	\$
	Fundo de garantia		
66.	1. Quota de 5 % ouro, sobre todos os direitos de importação para consumo, nos termos da lei.....	9.000:000\$000	
	2. Os saldos das taxas arrecadadas em ouro, deduzidos os serviços que nesta especie o Thesouro é obrigado a custear.....	.....	\$
	3. O producto integral do arrendamento das estradas de ferro da União, que tiver sido ou for estipulado em ouro.	26.667\$000	
	4. Todas e quaesquer rendas eventuaes em ouro.....	.....	\$
	Fundo de amortização dos emprestimos internos		
67.	1º Receita proveniente da venda de generos e proprios nacionaes, arrendamentos e aforamentos determinados no art. 3º da presente lei.....	.....	1.000:000\$000
	Depositos		
	2º Saldo ou excesso entre os recebimentos e as restituições.....	.....	5.000:000\$000
	Fundo destinado ás obras de melhoramentos de portos executadas a custa da União		
	Maranhão.....	.....	150:000\$000
	Fortaleza .....	.....	200:000\$000
	Natal .....	.....	130:000\$000
	Parahyba.....	.....	100:000\$000
	Paranaguá .....	.....	100:000\$000
	Recife .....	.....	800:000\$000
	Maceió (Jaraguá).....	.....	100:000\$000
	Florianopolis .....	.....	150:000\$000
	Rio Grande do Sul.....	.....	800:000\$000
			2.530:000\$000

	Fundo destinado ao serviço de soccorro naval no porto do Rio de Janeiro		
	10 % additionaes sobre o expediente dos generos livres de direito de importação pharóes e docas, cobrados no dito porto, e nos termos da lei n. 489, de 15 de dezembro de 1897, art. 1º, n. 8.....	.....	86:000\$000
	Somma.....	58.869:741\$000	286.082:200\$000

Art. 2º É o Governo autorizado:

I. A emittir como antecipação de receita, no exercicio da presente lei, bilhetes do Thesouro até a somma de 25.000:000\$, que serão resgatados até o fim do mesmo exercicio.

II. A receber e restituir, de conformidade com o disposto no art. 41 da lei n. 638, de 17 de setembro de 1851, os dinheiros provenientes dos cofres de orphãos, de bens de defuntos e ausentes e do evento, de premios de loterias, de depositos das caixas economicas e montes de soccorro e dos depositos de outras origens. Os saldos que resultarem do encontro das entradas com as sahidias poderão ser applicados ás despezas publicas e os excessos das restituções serão levados ao balanço do exercicio.

III. A fazer as operações de credito que forem necessarias, com exclusão da emissão do papel-moeda.

IV. A arrendar ou alienar, do modo que julgar mais conveniente, as estradas de ferro da União, applicando o producto da operação á reorganisação financeira do paiz.

V. A adoptar uma tarifa differencial para um ou mais generos de producção estrangeira, compensadora de concessões feitas a generos de producção brasileira, quando tratados como procedentes de nação mais favorecida ou vice-versa.

VI. A emittir 10.000:000\$ em moeda de nickel e mais o restante dos 20.000:000\$ já autorizados, caso não tenham sido emittidos na totalidade no exercicio corrente.

VII. A mandar adoptar um sello especial com o qual seja porteada toda a correspondencia official.

Paragrapho unico. Toda e qualquer correspondencia de character official, que não tenha o referido sello, não será porteada, salvo si tiver o sello ordinario correspondente.

VIII. A conceder dispensa do imposto de transmissão de propriedade do predio que foi adquirido pela associação competente para o recolhimento fundado nesta Capital, destinado a acolher senhoras de boa familia, que, sem paes e sem meios de subsistencia, tenham necessidade de protecção e amparo, com uma secção destinada a meninas orphãs e pobres.

IX. A cobrar dos navios que se utilizarem dos portos em que forem executadas, á custa da União, obras tendentes ao melhoramento das respectivas entradas e ancoradouros, a taxa de um a cinco

réis por kilogramma de mercadoria que for por elles carregada ou descarregada, segundo o seu valor, destino ou procedencia.

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

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

X. A regular o funccionamento das companhias de seguros, tanto de vida como maritimos e terrestres, que funcionam ou venham a funcionar no territorio da Republica, sujeitando todas, quer nacionaes, quer estrangeiras, ás obrigações prescriptas pelo decreto n. 2158, de 1 de novembro do 1895, creando uma repartição de Superintendencia de seguros, immediatamente subordinada ao Ministerio da Fazenda, repartição que será mantida pelas quotas que serão fixadas no respectivo regulamento e pagas pelas diversas companhias que funcionarem ou vierem a funcionar no Brazil.

Parapho unico. O regulamento expedido na parte referente ao seguro de vida será sujeito á approvação do Congresso.

XI. A conceder dispensa do pagamento de direitos á materia prima e ao material, importados do estrangeiro para as officinas do Instituto Profissional da Capital Federal, mediante relação authenticada pelo prefeito.

XII. A isentar de impostos de importação, na vigencia da presente lei, as folhas estampadas ou não, destinadas ás fabricas de lacticinios e directamente importadas pelos respectivos industriaes.

XIII. A conceder isenção de direitos de importação de 3.500 metros de canno de ferro galvanizado, importados pela Camara Municipal da cidade de S. Gonçalo de Sapucahy, e de 5.200 metros pela Camara Municipal da cidade do Curvello, Estado de Minas Geraes, para abastecimento de agua potavel das mesmas cidades, conforme já havia disposto o art. 2º, n. XI, da lei n. 640, de 14 de novembro de 1899.

XIV. A permittir a venda de estampilhas aos fabricantes nacionaes, a prazo de tres mezes, mediante termo de responsabilidade e garantia idonea. A falta de pagamento de um dos termos tornar á exigiveis todos os outros e impossibilitará nova concessão.

XV. A arrendar a exploração das areias monaziticas ou outras que contenham substancias ou metaes preciosos que se encontrem em terrenos pertencentes ao dominio nacional.

Art. 3º Fica ainda o Governo autorizado:

a) a vender ou arrendar, podendo tambem adquirir com o producto da venda os edificios necessarios ao serviço publico federal, os proprios nacionaes que não estiverem applicados a serviços publicos, mediante concurrencia publica. Quando no proprio nacional estiver installado serviço publico estadual ou municipal, a venda ou arrendamento poderá ser feito ao Estado ou municipio respectivo, independente de concurrencia. Neste ultimo caso poderá ainda o Governo Federal entrar em accordo com os Governos estadoaes para ceder-lhes os proprios nacionaes que estão applicados em seus serviços, ou não, por troca ou mediante quaesquer outros meios que acautelem os interesses da Fazenda Nacional.

São exceptuados dessas disposições os proprios que servem actualmente de palacios para os presidentes ou governadores dos Estados, que serão definitivamente entregues aos respectivos Estados;

b) a aforar terrenos nacionaes perpetuamente, mediante concurrencia publica, sendo o fôro minimo correspondente a um quarent-avos do valor do terreno. Quando, porém, no terreno houver bemfeitorias, só poderá ser aforado sendo a Fazenda Nacional indemnizada do valor integral das mesmas bemfeitorias. Si estiver de posse do terreno nacional pessoa que nelle tenha bemfeitorias ou que o utilize em qualquer industria, poderá ser o mesmo terreno aforado ou vendido independente de concurrencia ao occupante, a quem deverá ser marcado prazo para requerer o aforamento ou venda. Quando se apresentarem pretendentes ao mesmo tempo para comprar ou aforar terrenos nacionaes, o Governo os venderá, de preferencia, sempre que a offerta para a compra for superior á quantia que offerecer pagar o pretendente do aforamento no acto do contracto, mais quarenta vezes o fôro de um anno;

c) a transformar em foreiros os arrendatarios de terras Fazenda de Santa Cruz por concessões anteriores a 15 de novembro de 1889;

d) a recolher á repartição que dirige o serviço do tombamento dos proprios nacionaes e administração dos que estão a cargo do Ministerio da Fazenda o archivo existente na Superintendencia da mesma Fazenda, mediante inventario de tudo quanto nelle existe; a extrahir relações dos foreiros o mandatarios de terras e predios para ser a respectiva renda arrecadada pela Recebedoria e a reduzir o pessoal da Superintendencia ao que for destinado exclusivamente a arrecadar a renda de pastagem e inspeccionar os campos enquanto não forem arrendados; arrendar, aforar ou vender as terras que se verificar estarem desoccupadas ou occupadas por intrusos, a arrendar conjuntamente com os campos ou não as casas desoccupadas ou occupadas com os serviços que o Ministerio da Fazenda tem actualmente alli. O arrendamento dos campos não poderá ser feito por prazo superior a 20 annos, e deverá ser feito mediante concurrencia publica com obrigação expressa da desobstrucção das vallas que dão escoamento ás aguas dos mesmos campos;

e) a impor a multa de 20 % sobre o valor da divida a todo foreiro ou arrendatario dos bens do dominio federal que não pagar o que for devido á Fazenda no dia marcado para o seu pagamento;

f) a conceder ao foreiro de terreno nacional de qualquer especie, inclusive terrenos de marinha e accrescidos, que tenha cumprido as clausulas do respectivo contracto, remissão dos foros; pagando o foreiro o valor dado ao terreno pela avaliação que tiver servido de base á determinação do fôro, mais um quarentavos do valor do terreno e bemfeitorias nelles existentes na data do pedido de remissão.

Nos contractos de transferencia, que neste caso se fizerem, o Governo estipulará que, na hypothese de desapropriação por interesse publico, a indemnização não excederá á base que houver servido para a transferencia, salvo as bemfeitorias, que terão o valor que merecerem.

Exceptuam-se porém os foros dos terrenos de marinhas, accrescidos e do mangue da cidade nova, situados no Districto Federal, que fazem parte da receita do mesmo Districto, em virtude da lei n. 38, de 3 de outubro do 1834, art. 37, § 2º, quanto aos terrenos de marinha e do mangue da cidade nova e em virtude da lei n. 3848, de 20 de outubro de 1887, art. 8, n. 3, quanto aos accrescidos, sendo os laudemios dos terrenos de marinha situados no Districto Federal pertencentes á sua receita pela lei n. 60, de 20 de outubro de 1838, art. 9º, n. 27, cuja lei foi declarada permanente pela lei n. 1507, de 26 de setembro de 1867, art. 34, n. 34;

g) quando o immovel exigir obras, a elevar o prazo de arrendamento quanto seja necessario para que possa o arrendatario amortizar o capital empregado em taes obras, não excedendo porém em caso nenhum a vinte annos.

Fóra do caso previsto, o arrendamento não se fará por prazo superior a dez annos;

h) a ceder immoveis do dominio federal, independente de concurrencia publica, a qualquer pessoa que tenha de levar a effeito obras correspondentes a melhoramentos de interesse geral, sendo a Fazenda Federal indemnizada do valor immovel e sempre com a clausula de reverter ao dominio federal qualquer parte do alludido immovel que se verificar ser desnecessario para a execução das alludidas obras.

Parapho unico. Não se comprehendem nesta disposição immoveis necessarios ao serviço de abastecimento de agua á Capital Federal;

i) a entrar em accordo com a Prefeitura do Districto Federal para a cessão a esta dos terrenos situados ás ruas de S. Christovão, Pedro Ivo e General Canabarro da antiga Quinta da Boa Vista e por ella solicitados para melhoramentos das mesmas ruas;

j) não se comprehendem em nenhuma das disposições acima as igrejas, e bem assim os conventos connexos em que funcionem presentemente seminarios ou asylos de educação e caridade, de que se achavam de posse confissões religiosas ao tempo da promulgação da

Constituição da Republica, e que até esta data não tenham sido occupados no serviço da União, passando os mesmos bens, a juizo do Governo, á posse e dominio das respectivas confissões;

k) em qualquer hypothese, os proprios nacionaes actualmente entregues aos Estados e ao Districto Federal, e que estejam occupados com estabelecimentos de educação, continuarão, sem mais onus, na posse dos mesmos Estados do Districto emquanto forem utilizados nesse mister.

Art. 4º Os Ministerios da Viação, Exterior, Guerra, Marinha, Justiça e Negocios Interiores deverão transferir ao Ministerio da Fazenda todos os proprios nacionaes, terrenos e mais bens do dominio federal, a seu cargo, e que não estejam applicados a serviços publicos federaes.

Paragrapho unico. Continuam em vigor as disposições da lei n. 668, de 28 de novembro de 1899.

Art. 5º Os 15 % ouro são elevados a 25 %, dos quaes 5 % continuarão a ser destinados ao fundo de garantia.

Paragrapho unico. O Governo expedirá instrucções a todas as repartições aduaneiras, de modo que a arrecadação dos 75 % papel e 25 % ouro, até attingir o cambio a taxa de 10 1/2, corresponda exactamente ao total fixo de 139 a que estava sujeito o commercio importador quando em janeiro de 1900 iniciou-se a cobrança dos 15 % ouro, tomada para base a taxa cambial de 7 1/2.

Do limite de 10 1/2 para cima as vantagens com a alta cambial serão exclusivamente do commercio importador, fazendo-se pura e simplesmente a cobrança de 75 % e 25 % ouro, sem attenção a qualquer outro factor.

Art. 6º Na distribuição da importancia de 800:000\$ a que se refere o § 2º do art. 24 da lei n. 428, de 10 de dezembro de 1896, são substituidas as dotações destinadas ao Atheneo do Rio Grande do Norte, Lyceos da Parahyba, Piauhy, Maranhão, Pará, Gymnasios do Paraná e Amazonas e Atheneo do Sergipe pelas seguintes contribuições: Para conclusão das obras da maternidade do Districto Federal, 57:500\$ - Para o Montepio dos Servidores do Estado, 57:500\$00.

Art. 7º A renda do imposto - Addicionaes - arrecadada no porto do Rio de Janeiro, nos termos do art. 1º, n. 8, da lei n. 489, de 15 de dezembro de 1895; será applicada ao serviço de socorro naval do dito porto.

Art. 8º Fica sujeito á taxa de £ 2.0.0 todo e qualquer vapor ou navio á vela, seja qual for a sua tonelagem ou carregamento, que demandar qualquer dos portos da União, com o fim exclusivo de receber ordens e seguir o seu destino, podendo demorar-se por dez dias, sob a fiscalização das Alfandegas, respeitadas os regulamentos de saude e policia do porto, a receber provisões, agua combustivel.

§ 1º Na referida taxa serão comprehendidos todos os impostos aduaneiros como os demais a que estiverem sujeitos os referidos navios.

§ 2º O prazo de dez dias poderá ser prorogado por mais cinco pelo inspector da Alfandega, salvo o caso de força maior, que deverá ser justificado. Terminado o prazo de 15 dias, ficará o vapor ou navio submettido no mesmo regimen dos que dão entrada por inteiro, franquia ou arribada.

Art. 9º O sello estabelecio na 2ª classe, § 3º, n. 3, da tabella B, do regulamento approvedo pelo decreto n. 3564, de 22 de janeiro do corrente anno, só será cobrado em uma das vias do conhecimento de carga do navio; na primeira via, ou si esta se tiver extraviado, na que for apresentada a despacho nas Alfandegas e Mesas de rendas.

Art. 10. As expressões - pago - confere - liquidada - e outras semelhantes, empregadas em contas ou relações de mercadorias, obrigarão a sello, cuja taxa será igual á de recibos.

Paragrapho unico. No caso de multas por effeito deste artigo, os recursos administrativo ou judicial terão logar independentemente de deposito da importancia das mesmas, si nisso convier o Ministro da Fazenda.

Art. 11. Na tabella B, § 1º, n. 5, do regulamento annexo ao decreto n. 3564, de 22 de janeiro de 1900, ficam comprehendidos todos os papeis, taes como contas, relações do objectos fornecidos a estabelecimentos publicos, propostas para fornecimentos e para arrendamento o aquisição de bens nacionaes, relação de mercadorias para as quaes se solicite isenção de direitos e outros semelhantes, quando tiverem de transitar pelas repartições federaes ou a ellas forem presentes ou entregues para instruir ou servir de base a qualquer processo administrativo.

Art. 12. De qualquer decisão proferida em primeira instancia, como das proferidas em segunda, sobre infracções do regulamento expedido para a arrecadação de impostos de consumo a que estejam impostas multas, haverá recurso ex-officio sempre que as decisões forem favoraveis ás partes, qualquer que seja a importancia das referidas multas.

Ficam assim modificados o § 1º do art. 38 da lei n. 641, de 14 de novembro do 1899, e art. 39, n. III, do regulamento expedido com o decreto n. 3622, de 26 de março de 1900, para execução da mencionada lei.

Art. 13. E creada uma taxa de 2\$ pelo registro a que se refere o art. 13 da lei n. 496, de 1 de agosto de 1898, de cada uma das obras litterarias, scientificas ou artisticas submettidas a essa formalidade na Bibliotheca Nacional, independentemente da que for devida, na formalidade do regulamento do imposto do sello, por certificado de obra depositada, caso o autor ou cessionario solicite tal documento.

Fica derogado o art. 6º da lei n. 652, de 22 de novembro de 1899.

O Ministro da Fazenda entender-se-ha com o do Interior para que nas novas instrucções que este expedir seja regulado o modo de cobrar a primeira das mencionados taxas e estabelecida a publicidade mensal da lista de obras registradas.

Art. 14. São prohibidos annuncios ou reclames de qualquer natureza que revistam a fôrma e dizeres e de qualquer modo se assemelhem ás notas do Thesouro.

Paragrapho unico. A infracção da presente disposição será punida com a multa de 1:000\$000.

Art. 15. As agencias de bancos e companhias nacionaes ou estrangeiras, ou quaesquer outras instituições que negociarem em cambiaes com o publico, por meio de saques ou de qualquer outro titulo, não sendo bancos de depositos constituídos nesta praça ou nos Estados sob o regimen das sociedades anonymas ou filiaes de bancos estrangeiros directamente autorizadas a funcçionarem na Republica, são obrigadas a fazer um deposito no Thesouro, ou Delegacias Fiscaes, de 100:000\$, no minimo, em moeda corrente ou fundos publicos federaes, sob pena de multa de 10:000\$ e na reincidencia de 20:000\$, além do immediato fechamento do estabelecimento commercial por ordem do Governo.

Paragrapho unico. O Governo poderá acceitar para a caução referida apolices estadoaes, quando estas tenham cotação e o serviço de pagamento dos juros esteja regularizado o seja feito pontualmente.

Art. 16. Todos os capitães e mestres de navios mercantes nacionaes ou estrangeiros que sahirem dos portos da Republica para portos do exterior, serão obrigados a organizar um manifesto das mercadorias que carregarem no respectivo porto e no qual deverão mencionar: o nome, classe, tonelagem da embarcação, nome do capitão ou mestre, o numero de volumes e sua denominação e quantidade; a especie e peso de cada mercadoria separadamente e seu valor, quando for declarado pelo carregador.

§ 1º Este manifesto será pelo capitão ou mestre, ou seu agente, remettido pelo Correio, devidamente registrado, livre de porte, á Repartição da Estatistica Commercial, na Capital Federal.

§ 2º Nenhuma embarcação será desembaraçada sem que o capitão ou mestre apresente ao empregado encarregado desse serviço o certificado do registro do Correio, provando a remessa do manifesto áquella repartição.

§ 3º Quando, por qualquer motivo, essa remessa não possa ser feita antes da sahida da embarcação, e para não demorar o desembarço da mesma, o inspector da Alfandega ou administrador da Mesa de Rendas respectiva, acceitará, declaração por escripto do agente ou consignatario da embarcação ou outra pessoa idonea do que se compromette a fazel-o, dentro de 48 horas, contadas da sahida da embarcação, sob pena da multa estabelecida no art. 6º.

§ 4º O agente do Correio respectivo expedirá recibo especial certificando a remessa do correspondente manifesto, depois de ter pessoalmente examinado o conteúdo.

§ 5º Pela falta da remessa do manifesto, incorrerão os capitães ou mestres de navios ou seus agentes em uma multa de 500\$ pela primeira vez e de 1:000\$ na reincidencia.

§ 6º O capitão ou mestre de navio que fizer falsas declarações nos manifestos, quer quanto á especie das mercadorias, quer quanto ao numero de volumes, incorrerá em multas de 10 a 50 % do valor da mercadoria e de 20\$ a 100\$ por volume que faltar.

§ 7º As multas de que tratam os artigos anteriores serão impostas pelo inspector da Alfandega ou administrador da Mesa de Rendas e arrecadadas de conformidade com o art. 588 e seus paragraphos da Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas.

Art. 17. A cobrança das taxas arrecadadas pelas Capitanias dos portos se fará pela seguinte tabella, publicada pelo decreto n. 3334, de 15 de julho de 1899:

Tabella das taxas que devem ser cobradas pelas Capitanias dos portos

Pela inclusão da matricula no rol de equipa em, por pessoa.....	\$500
Pela matricula dos empregados na vida do mar, por pessoa.....	1\$000
Pelo arrolamento de cada bote, escaler, canôa ou embarcação miuda de qualquer especie, a remos.....	2\$000
Pela matricula de uma embarcação qualquer até 10 toneladas de arqueação ou lancha a vapor.....	5\$000
Pela matricula de uma embarcação de 10 até 25 toneladas.....	10\$000
Pela matricula de uma embarcação de 25 até 50 toneladas.....	20\$000
Pela matricula de uma embarcação de 50 até 75 toneladas.....	40\$000
Pela matricula de uma embarcação de 75 até 100 toneladas.....	60\$000
(Acima de 100 toneladas cobrar-se-ha á razão de 50 réis por tonelada.).	
Por uma licença de qualquer natureza.....	1\$000
Por um termo qualquer, em livro ou fóra delle.....	2\$000
De busca por anno, conforme a tabella B, decreto n. 2573, de 3 de agosto de 1897.....	\$559
Por vistoria especial de 50\$ a.....	100\$000
Por titulo provisorio de nacionalização das embarcações, de cabotagem, em estampilhas.....	11\$600
Por carta de arráes, idem.....	10\$000
Por Termo de vistoria das embarcações a vapor ou á vela, idem.....	11\$000
Por carta de 4º machinista ou 2º piloto, idem.....	20\$000

A certidão é cobrada na razão de 55 réis por linha, não se recebendo menos de 1\$100. (Regulamento do sello, decreto n. 2573, de 3 de agosto de 1897.)

Art. 18. As importancias recebidas do Thesouro, em virtude das vendas ou arrendamento de que cogita o art. 3º e seus paragraphos, e bem assim as que proveem annualmente da rubrica - Depositos - saldo ou excesso entre os recebimentos e as restituições, serão destinadas a constituir um fundo de amortização dos emprestimos internos.

Art. 19. Si os nomeados para postos da Guarda Nacional não pagarem os devidos direitos nos prazos fixados pelo art. 9º da lei n. 560, de 31 de dezembro de 1898, poderão fazel-o dentro de um

segundo prazo de seis mezes, contado da expiração do anterior, com o accrescimo, porém, de 10 % sobre o total dos referidos direitos, si pagamento se effectuar nos tres ultimos mezes, e de 20 %, si nos tres ultimos mezes de prorrogação.

Findo o segundo prazo legal, os nomeados não terão mais direito ás respectivas patentes.

Parapho unico. Os prazos do citado art. 9ª da lei n. 560, contam-se da data do Diario Official que publicar os decretos de nomeações.

Art. 20. E' adoptada a seguinte tabella de taxas estabelecidas para o Instituto Nacional de Musica e fixadas no regulamento approved pelo decreto n. 3632, de 31 de março do corrente anno.

Taxas de matricula, conforme se acham especificadas no art. 68 - 5\$, 10\$, 15\$ e 20\$000.

Certidões de exame.....	3\$000
Diploma de exame.....	10\$000
Diploma de curso.....	15\$000
Diploma de premio.....	25\$000
Diploma de professor ou de capacidade.....	80\$000

Art. 21. Fica substituida a segunda parte do art. 45 da lei n. 641, de 14 de novembro de 1899, pela seguinte: Nos rotulos dos escriptos em todo ou em parte em lingua portugueza, de productos fabricados no exterior, se mencionará o paiz de procedencia.

Art. 22. Continúa em vigor a disposição do art. 5º, n. 3, da lei n. 640, de 14 de novembro de 1899, sem as limitações do § 2º desse artigo, quanto ao material de custeio importado pelas empresas de mineração, sempre dependente de autorização do Ministro da Fazenda a effectividade dos favores que devem requerer as referidas empresas para cada despacho do material importado e observado o que dispõe o § 36 do art. 2º da Tarifa das Alfandegas.

Art. 23. Continuarão em vigor todas as disposições das leis de orçamento antecedentes, que não versarem sobre a fixação da receita e despeza, sobre autorização para alterar ou marcar vencimento, crear, reformar ou supprimir repartições e alterar legislação fiscal o que não tenham sido expressamente revogadas.

Art. 24. Fica o Governo autorizado a liquidar, mediante accordo, a divida activa externa.

Art. 25. Ficam reduzidos de 5\$ a 3\$ os emolumentos devidos pela legalização de facturas consulares.

Art. 26. Fica concedida isenção de direitos para o material metallico que for importado pelo Governo do Estado do Espirito Santo e destinado a 40 kilometros da Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo, em construcção no mesmo Estado.

Art. 27. Fica o Governo autorizado a isentar de todos os impostos aduaneiros, durante o actual exercicio, os animaes destinados aos jardins zoologicos e os que forem importados para exhibições zoologicas e scientificas.

Parapho unico. Os animaes de que trata este artigo, que vierem a morrer, serão entregues aos museos em cujas circumscripções morrerem.

Art. 28. E' o Governo autorizado a rever as taxas que se applicam á navegação fluvial entre portos nacionaes e estrangeiros.

Art. 29. Os despachos de mercadorias por via terrestre pagarão os emolumentos consulares, por tonelagem de vagão ou carros, na conformidade do que pagam por via maritima.

Art. 30. Revogam-se as disposições em contrario.

O Ministro de Estado da Fazenda faça executar.

Capital Federal, 26 de dezembro de 1900, 12º da Republica.

M. FERRAZ DE CAMPOS SALLES.
Joaquim Murtinho.

Este texto não substitui o original publicado no Diário Oficial da União - Seção 1 de 27/12/1900

Decreto nº 6.787, de 19 de Dezembro de 1907

Approva o regulamento para o serviço de fiscalização das estradas de ferro federaes.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização conferida no n. XXVII, letra c, do art. 35 da lei n. 1617, de 30 de dezembro de 1906,

Decreta:

Artigo unico. Fica approvedo o regulamento que com esta baixa, assignado pelo Ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas para o serviço de fiscalização das estradas de ferro federaes.

Rio de Janeiro, 19 de dezembro de 1907, 19º da Republica.

AFFONSO	AUGUSTO	MOREIRA	PENNA.
Miguel Calmon du Pin e Almeida.			

Regulamento a que se refere o decreto n. 6787, desta data

Art. 1º Fica, creada, a repartição federal de fiscalização das estradas de ferro, que terá a seu cargo todos os serviços relativos ás Estradas de Ferro dependentes do Governo da União, exceptuadas as que se acharem sob sua administração directa.

Art. 2º As estradas de ferro de que trata o artigo precedente são: as autorizadas pelo Governo Federal, as por elle concedidas ou arrendadas as que gozam de garantia de juros ou fiança de qualquer especie, subvenção, auxilio ou favor por parte do mesmo, ou as declaradas de interesse geral.

Art. 3º A séde da repartição será na Capital Federal.

Art. 4º A repartição compor-se-ha do seguinte pessoal:

1 engenheiro chefe e director; 2 engenheiros-chefes de secção; 7 engenheiros-chefes de districto; 11 engenheiros-ajudantes; 15 engenheiros-fiscaes de 1ª classe; 15 engenheiros-fiscaes de 2ª classe; 1 secretario; 2 escripturarios; 3 amanuenses; 1 archivista; 1 contador; 1 guarda-livros; 2 auxiliares de contabilidade; 1 desenhista; 2 desenhistas-auxiliares; 1 official da secção de estatistica; 2 auxiliares de estatistica; 2 continuos; 3 serventes.

§ 1º Haverá, além disso, para trabalhos extraordinarios o pessoal que em cada caso for fixado pelo Ministro nas instrucções que expedir para a execução dos referidos trabalhos.

§ 2º O numero do engenheiros-fiscaes poderá ser augmentado da conformidade com as necessidades do serviço e verbas destinadas a esse fim.

Art. 5º O engenheiro-chefe será de nomeação do Presidente da Republica, sendo esta feita por decreto.

Os engenheiros-chefes de secção, chefes de districto, ajudantes e fiscaes, o secretario, o archivista, o contador, o guarda-livros e o official da secção de estatistica, serão de nomeação do Ministro, sob proposta do engenheiro-chefe.

O demais pessoal será de nomeação do engenheiro-chefe.

Art. 6º Sómente poderão ser nomeados para os cargos de engenheiro-chefe, engenheiros-chefes de secção, engenheiros chefes de districto, engenheiros-ajudantes e engenheiros fiscaes, os engenheiros nacionaes que satisfaçam ás prescripções da lei n. 3001, de 9 de outubro de 1880.

Art. 7º O engenheiro-chefe será, substituido nos seus impedimentos pelo chefe de secção que fôr designado pelo Ministro.

Os chefes de secção serão substituidos pelos chefes de districto, por designação do Ministro sob proposta do engenheiro chefe, e estes pelos engenheiros-ajudantes designados pelo engenheiro-chefe, a quem tambem compete escolher os engenheiros-fiscaes que devam substituir os engenheiros-ajudantes.

Art. 8º Ao engenheiro-chefe, por si e por intermedio do pessoal sob sua direcção, incumbe:

- I. Fornecer ao Governo todos os elementos indispensaveis á organização do plano geral de viação;
- II. Mandar effectuar, quando determinados pelo Ministro, o reconhecimento e exploração de todas as estradas de ferro que possam ser de interesse geral;
- III. Mandar executar os estudos necessarios para cumprir o disposto nos numeras anteriores;
- IV. Zelar pelo exacto cumprimento dos contractos das estradas de ferro dependentes de Governo Federal, expedindo as instrucções que para esse fim julgar necessarias, submettendo-as á approvação do Ministro.
- V. Approvar, sendo seus actos submettidos posteriormente á approvação do Ministro:
 - a) modificações de traçado em planta e perfil, desde que não acarretem augmento de despesas e melhorem as condições technicas relativas aos raios de curvatura e ás declividades;
 - b) alterações nos projectos de obras de arte, uma vez que della resultem economias sem prejuizo da segurança ou se obtenha maior segurança sem accrescimo de despeza.
- VI. Aceitar provisoriamente os trechos de estradas de ferro, á medida que ficarem concluidos pelas empresas constructoras;
- VII. Approvar provisoriamente os projectos de tarifas, instrucções regulamentares, quadros de pessoal, horarios, etc., propostos pelas empresas concessionarias;
- VIII. Submetter ao Governo quaesquer medidas das quaes advenha o desenvolvimento das zonas atravessadas pelas estradas de ferro dependentes do Governo Federal;
- IX. Examinar minuciosamente a organização das tarifas e alterações que se tornem necessarias em prol do desenvolvimento agricola, industrial e commercial do paiz, e em beneficio do trafego internacional limitrophe;
- X. Inspeccionar pela fórma que julgar preferivel, organizando para isso as instrucções necessarias, as estradas de ferro dependentes do Governo Federal;
- XI. Exercer fiscalisação sobre os serviços financeiros das empresas arrendatarias das estradas de ferro da União, e das que gozam de favores pecuniarios deste, exigindo para este fim os balanços semestraes de seu activo e passivo, acompanhados das contas de lucros e perdas, podendo proceder aos precisos exames nas respectivas escripturações;
- XII. Fiscalizar, pela fórma mais conveniente, todos os documentos relativos á renda das estradas de ferro arrendadas e providenciar a respeito pela fórma que julgar mais garantidora dos interesses do Governo;
- XIII. Tomar semestralmente as contas das empresas que gozarem de garantia de juros ou que, posto não gozando desse favor, sejam obrigadas a prestal-as por disposições de seus contractos, regulando-se neste assumpto pelas instrucções especiaes para esse fim approvadas pelo Ministro;

XIV. Organizar a estatística e o cadastro das estradas de ferro, quer dependentes do Governo Federal, quer dos Governos dos Estados ou das Municipalidades, solicitando ou obtendo, pelo modo mais conveniente, os elementos para isso necessários;

XV. Corresponder-se directamente com as administrações das empresas de estradas de ferro dependentes do Governo Federal, sobre todos os assumptos relativos ás mesmas vias ferreas, resolvendo os casos de sua alçada e levando ao conhecimento do Ministro, devidamente informados, os que dependerem de deliberação deste;

XVI. Submetter á aprovação definitiva do Ministro, devidamente informados, os estudos e orçamentos apresentados pelas em prezas de estradas de ferro dependentes do Governo da União;

XVII. Apresentar annualmente o relatório dos serviços da repartição a seu cargo e bem assim o orçamento das despesas a effectuar-se, quer com a mesma repartição, quer com as empresas que gozam de favores pecuniarios da União;

Art. 9º Os engenheiros-chefes de secção serão incumbidos: um do escriptorio tecnico, correndo por esta secção todos os trabalhos relativos a traçados, projectos, planos e obras de arte, reconhecimentos, explorações, construcções, orçamentos, etc., bem como o archivo; outro, do serviço de estatística, cadastro e tarifas.

Art. 10. Os districtos de fiscalisação serão assim distribuidos:

1º, Pará, Maranhão, Piauhy e Ceará; 2º, Rio Grande do Norte, Parahyba, Pernambuco e Alagôas; 3º, Sergipe e Bahia; 4º, Espirito Santo, Rio de Janeiro, Districto Federal, Minas Geraes o Goyaz; 5º, São Paulo; 6º, Paraná, e Santa Catharina; 7º, Rio Grande do Sul.

§ 1º Os engenheiros de districto e, bem assim, os engenheiros da repartição em exercicio nos Estados do Amazonas e Matto-Grosso e no territorio do Acre ficarão sob a dependencia immediata do engenheiro-chefe.

§ 2º Os engenheiros-fiscaes serão, a juizo do engenheiro-chefe, distribuidos pelos districtos, de accordo com as necessidades do Serviço.

Art. 11. Em cada districto haverá um escriptorio, tendo um auxiliar de escripta e um servente, cujas diarias serão fixadas pelo engenheiro-chefe, sob proposta do chefe do districto, a quem compete fazer a nomeação deste pessoal.

Art. 12. Ao secretario incumbe a execução dos serviços da secretaria, no que será auxiliado pelos dous escripturarios e os tres amanuenses.

Art. 13. Ao contador compete a direcção do serviço da contabilidade, funcionando sob suas ordens o guarda-livros e os dous auxiliares de contabilidade.

Art. 14. As empresas que gozarem de garantia de juros deverão, logo que sejam approvados pelo Governo os estudos de um trecho, dentro do prazo nelle fixado, fazer o deposito do capital correspondente pela fórmula determinada no respectivo contracto, e terão o direito de levantar, desde logo, a importancia correspondente ao valor dos trabalhos a serem executados no trimestre, fixados de accordo com o engenheiro-chefe. O mesmo se dará no 2º trimestre; não poderão, porém, levantar a parte do deposito correspondente ás despesas do 3º trimestre, sem terem sido devidamente comprovadas as do 1º e assim successivamente.

Art. 15. Os descontos por faltas, a justificação destas, as licenças ao pessoal desta Repartição obedecerão ás condições fixadas para os funcionarios da Secretaria de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas.

Art. 16. Os vencimentos do pessoal: da Repartição serão os seguintes:

Engenheiro-chefe director..... 24:600\$000

Chefe de secção.....	16:000\$000
Chefe de districto.....	13:200\$000
Engenheiro ajudante.....	10:800\$000
Engenheiro-fiscal de 1ª classe.....	9:000\$000
Engenheiro-fiscal de 2ª classe.....	7:500\$000
Secretario.....	5:400\$000
Escripturario.....	3:600\$000
Amanuense.....	3:000\$000
Archivista.....	4:800\$000
Contador.....	5:400\$000
Guarda-livros.....	4:800\$000
Auxiliares de contabilidade.....	3:000\$000
Desenhista.....	4:500\$000
Desenhista auxiliar.....	3:000\$000
Official da secção de estatistica.....	4:800\$000
Auxiliares de estatistica.....	3:600\$000
Continuo.....	1:800\$000
Servente.....	1:200\$000

Paragrapho unico. Dous terços destes vencimentos serão considerados como ordenado e um terço como gratificação.

Art. 17. O engenheiro-chefe, os chefes de districto, os ajudantes districto e os engenheiros-fiscaes de 1ª e 2ª classes, quando em serviço fóra da séde que lhes tiver sido designada vencerão respectivamente as diarias de 20\$, 15\$, 10\$, 6\$ e 5\$, até o maximo que fôr annualmente marcado de accôrdo com a verba, para este fim fixada no orçamento.

Art. 18. Para fiel execução, do disposto neste Regulamento, serão expedidas as instrucções complementares necessarias.

Art. 19. Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 19 de dezembro de 1907. - Miguel Calmon du Pin e Almeida.

DECRETO N. 8.532 DE 25 DE JANEIRO DE 1911

Estabelece regras para a concessão de estradas de ferro coloniaes com direito á subvenção

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, de conformidade com o disposto no art. 55 da lei n. 2.356, de 31 de dezembro de 1910,

DECRETA:

Artigo unico. Ficam approvadas as disposições constantes das clausulas que com este baixam, assignadas pelos ministros de Estado da Viação e Obras Publicas e de Agricultura, Industria e Commercio, para a concessão de estradas de ferro coloniaes com direito á subvenção de que trata o art. 58 das bases regulamentares, approvadas pelo decreto n. 6.455, de 19 de abril de 1907.

Rio de Janeiro, 25 de janeiro de 1911, 90º da Independencia e 23º da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

J. J. Seabra.

Pedro de Toledo.

CLAUSULAS A QUE SE REFERE O DECRETO DESTA DATA

I

Serão consideradas estradas de ferro coloniaes, para os fins do art. 55 da lei n. 2.356, de 31 de dezembro de 1910, e art. 58 das bases regulamentares, approvadas pelo decreto n. 6.455, de 19 de abril de 1907, as que se destinarem a ligar nucleos coloniaes já existentes ou terras devolutas que satisfaçam ás exigencias dos arts. 5º, 12 e 13, ns. I, III, IV, V e VI das referidas bases regulamentares, com estações de estradas de ferro, centros consumidores, portos maritimos ou fluviaes.

II

A subvenção a estradas de ferro coloniaes, paga de uma só vez, de accôrdo com art. 13 deste decreto, poderá ser de 15:000\$ por kilometro, quando se tratar de via ferrea de bitola de um metro, não excedendo de 60 kilometros de extensão e de 6:000\$ por kilometro, si a bitola fôr, por conveniencia economica, de um metro ou menos.

III

Nenhuma subvenção será concedida á estrada já construida ou que, da União, Estado ou municipio, receba identico favor ou garantia de juros, nem a que se destinar a beneficiar nucleos de população que não possam ser classificados como nucleos coloniaes, por inobservancia do systema de colonizar, ex-vi dos arts. 5º e 13, ns. I, III, IV, V e VI, das bases regulamentares, approvadas pelo decreto n. 6.455, de 9 de abril de 1907.

IV

As concessões de estradas de ferro coloniaes serão conjuntamente feitas pelos Ministerios da Viação e Obras Publicas e Agricultura, Industria e Commercio, devendo as petições iniciaes ser dirigidas ao Presidente da Republica e entregues na Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas.

V

Compete:

§ 1º Ao Ministerio da Viação:

a) verificar si a concessão pedida não collide com outra anteriormente feita ou com direitos de preferencia que devam ser respeitados;

b) elaborar os contractos, determinar as condições technicas e economicas, e approvar os estudos definitivos;

c) estabelecer as normas de relações com o publico e com o Governo, fixar o regimen de tarifas a serem adoptadas, regular e exercer a fiscalização dos contractos.

§ 2º Ao Ministerio da Agricultura:

a) decidir sobre a subvenção a ser concedida, verificando si a estrada requerida se ajusta inteiramente, na conformidade deste decreto, aos moldes estatuidos no art. 58 das bases regulamentares;

b) indicar as disposições que entender precisas para a effectividade do povoamento de terras devolutas colonizaveis, que a estrada tenha de servir e para o regimen economico desta em suas relações com os nucleos coloniaes.

VI

O ministro da Viação, julgando a concessão inconveniente ou offensiva de direitos de terceiros, indeferirá a petição.

VII

Si o ministro da Viação não tiver motivos a oppôr para a concessão da estrada, remetterá ao ministro da Agricultura a petição inicial, afim do ser julgado o pedido sob o ponto de vista de classificação da estrada como colonial, para os efeitos da subvenção.

VIII

Quando, após o devido exame, o ministro da Agricultura entender que a estrada projectada preenche as condições essenciaes e é de utilidade para o fim proposto, deferirá o pedido de subvenção e restituirá a petição ao ministro da Viação, com as indicações que entender convenientes, afim de ser lavrado o contracto, cujas bases serão submettidas á approvação do Presidente da Republica, devendo o respectivo decreto ser referendado pelos titulares das duas pastas.

IX

No caso de não poder ser classificada como colonial a estrada projectada, ou não convindo a outorga da subvenção pedida, o ministro da Agricultura indeferirá a petição.

X

A concessão da subvenção a estradas de ferro destinadas á ligação de terras devolutas colonizaveis só poderá ser dada aos governos dos Estados a que pertencerem as mesmas terras ou a empresas de estrada de ferro em trafego na região.

XI

A transferencia a terceiros de qualquer concessão, feita de accôrdo com este decreto, só poderá ter logar mediante annuencia prévia do Governo Federal; e no caso do artigo antecedente, é essencial que o cessionario haja contrahido com o Estado obrigações contractuaes que garantam, a juizo do Governo Federal, a colonização, de accôrdo com as normas e regras observadas pela União.

XII

Quando o pedido de subvenção fôr para estradas regularmente concedidas por Estados ou municipios, dentro dos seus territorios, o processo seguirá os tramites estabelecidos neste decreto,

cabendo ao Ministerio da Viação entrar em accôrdo com governo do Estado ou municipio, afim de regular as bases do novo contracto que tenha de lavrar com o concessionario.

XIII

A subvenção será paga, á requisição do Ministerio da Agricultura, por trechos nunca inferiores a 20 kilometros, logo que, forem abertos ao trafego e acceitos pelo Ministerio da Viação.

Parapho unico. Fica entendido que sómente o ultimo pagamento poderá se referir a trecho menor de 20 kilometros.

XIV

Passarão imeditamente para a jurisdicção do Ministerio da Viação e Obras Publicas as estradas de ferro concedidas em 1910 pelo Ministerio da Agricultura, segundo os decretos ns. 7.863, de 9 de fevereiro 7.959 e 7.960, de 14 de abril, 8.102 e 8.104, de 21 de julho, 8.156, de 18 de agosto, 8.318, de 20 de outubro, 8.383, de 27 de outubro, 8.340, 8.341, 8.342 e 8.343, de 5 de novembro, e 8.392, de 14 de novembro de 1910.

Rio de Janeiro, 25 de janeiro de 1911. J. J. Seabra. ? Pedro de Toledo.

DECRETO-LEI Nº 3.365, DE 21 DE JUNHO DE 1941.

Texto Compilado

Vigência

Dispõe sobre desapropriações por utilidade pública.

(Vide ADI nº 2.260-1, de 2000)

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição, decreta :

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1o A desapropriação por utilidade pública regular-se-á por esta lei, em todo o território nacional.

Art. 2o Mediante declaração de utilidade pública, todos os bens poderão ser desapropriados pela União, pelos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios.

§ 1o A desapropriação do espaço aéreo ou do subsolo só se tornará necessária, quando de sua utilização resultar prejuízo patrimonial do proprietário do solo.

§ 2o Os bens do domínio dos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios poderão ser desapropriados pela União, e os dos Municípios pelos Estados, mas, em qualquer caso, ao ato deverá preceder autorização legislativa.

§ 3o É vedada a desapropriação, pelos Estados, Distrito Federal, Territórios e Municípios de ações, cotas e direitos representativos do capital de instituições e empresas cujo funcionamento dependa de autorização do Governo Federal e se subordine à sua fiscalização, salvo mediante prévia autorização, por decreto do Presidente da República. (Incluído pelo Decreto-lei nº 856, de 1969)

Art. 3o Os concessionários de serviços públicos e os estabelecimentos de caráter público ou que exerçam funções delegadas de poder público poderão promover desapropriações mediante autorização expressa, constante de lei ou contrato.

Art. 4o A desapropriação poderá abranger a área contígua necessária ao desenvolvimento da obra a que se destina, e as zonas que se valorizarem extraordinariamente, em consequência da realização do serviço. Em qualquer caso, a declaração de utilidade pública deverá compreendê-las, mencionando-se quais as indispensáveis à continuação da obra e as que se destinam à revenda.

Parágrafo único. Quando a desapropriação destinar-se à urbanização ou à reurbanização realizada mediante concessão ou parceria público-privada, o edital de licitação poderá prever que a receita decorrente da revenda ou utilização imobiliária integre projeto associado por conta e risco do concessionário, garantido ao poder concedente no mínimo o ressarcimento dos desembolsos com indenizações, quando estas ficarem sob sua responsabilidade. (Incluído pela Lei nº 12.873, de 2013)

Art. 5o Consideram-se casos de utilidade pública:

- a) a segurança nacional;
- b) a defesa do Estado;
- c) o socorro público em caso de calamidade;
- d) a salubridade pública;
- e) a criação e melhoramento de centros de população, seu abastecimento regular de meios de subsistência;
- f) o aproveitamento industrial das minas e das jazidas minerais, das águas e da energia hidráulica;
- g) a assistência pública, as obras de higiene e decoração, casas de saúde, clínicas, estações de clima e fontes medicinais;
- h) a exploração ou a conservação dos serviços públicos;
- i) a abertura, conservação e melhoramento de vias ou logradouros públicos; a execução de planos de urbanização; o loteamento de terrenos edificadas ou não para sua melhor utilização econômica, higiênica ou estética;
- i) a abertura, conservação e melhoramento de vias ou logradouros públicos; a execução de planos de urbanização; o loteamento de terreno, edificadas ou não, para sua melhor utilização econômica, higiênica ou estética; a construção ou ampliação de distritos industriais. (Redação dada pela Lei nº 6.602, de 1978)
- i) a abertura, conservação e melhoramento de vias ou logradouros públicos; a execução de planos de urbanização; o parcelamento do solo, com ou sem edificação, para sua melhor utilização econômica, higiênica ou estética; a construção ou ampliação de distritos industriais; (Redação dada pela Lei nº 9.785, de 1999)
- j) o funcionamento dos meios de transporte coletivo;
- k) a preservação e conservação dos monumentos históricos e artísticos, isolados ou integrados em conjuntos urbanos ou rurais, bem como as medidas necessárias a manter-lhes e realçar-lhes os aspectos mais valiosos ou característicos e, ainda, a proteção de paisagens e locais particularmente dotados pela natureza;
- l) a preservação e a conservação adequada de arquivos, documentos e outros bens moveis de valor histórico ou artístico;
- m) a construção de edifícios públicos, monumentos comemorativos e cemitérios;
- n) a criação de estádios, aeródromos ou campos de pouso para aeronaves;
- o) a reedição ou divulgação de obra ou invento de natureza científica, artística ou literária;
- p) os demais casos previstos por leis especiais.

§ 1º - A construção ou ampliação de distritos industriais, de que trata a alínea i do caput deste artigo, inclui o loteamento das áreas necessárias à instalação de indústrias e atividades correlatas, bem como a revenda ou locação dos respectivos lotes a empresas previamente qualificadas (Incluído pela Lei nº 6.602, de 1978)

§ 2º - A efetivação da desapropriação para fins de criação ou ampliação de distritos industriais depende de aprovação, prévia e expressa, pelo Poder Público competente, do respectivo projeto de implantação". (Incluído pela Lei nº 6.602, de 1978)

§ 3º Ao imóvel desapropriado para implantação de parcelamento popular, destinado às classes de menor renda, não se dará outra utilização nem haverá retrocessão. (Incluído pela Lei nº 9.785, de 1999)

Art. 6º A declaração de utilidade pública far-se-á por decreto do Presidente da República, Governador, Interventor ou Prefeito.

Art. 7º Declarada a utilidade pública, ficam as autoridades administrativas autorizadas a penetrar nos prédios compreendidos na declaração, podendo recorrer, em caso de oposição, ao auxílio de força policial.

Àquele que for molestado por excesso ou abuso de poder, cabe indenização por perdas e danos, sem prejuízo da ação penal.

Art. 8º O Poder Legislativo poderá tomar a iniciativa da desapropriação, cumprindo, neste caso, ao Executivo, praticar os atos necessários à sua efetivação.

Art. 9º Ao Poder Judiciário é vedado, no processo de desapropriação, decidir se se verificam ou não os casos de utilidade pública.

Art. 10. A desapropriação deverá efetivar-se mediante acordo ou intentar-se judicialmente, dentro de cinco anos, contados da data da expedição do respectivo decreto e findos os quais este caducará. (Vide Decreto-lei nº 9.282, de 1946)

Neste caso, somente decorrido um ano, poderá ser o mesmo bem objeto de nova declaração.

Parágrafo único. Extingue-se em cinco anos o direito de propor ação que vise a indenização por restrições decorrentes de atos do Poder Público. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.183-56, de 2001)

DO PROCESSO JUDICIAL

Art. 11. A ação, quando a União for autora, será proposta no Distrito Federal ou no foro da Capital do Estado onde for domiciliado o réu, perante o juízo privativo, se houver; sendo outro o autor, no foro da situação dos bens.

Art. 12. Somente os juizes que tiverem garantia de vitaliciedade, inamovibilidade e irredutibilidade de vencimentos poderão conhecer dos processos de desapropriação.

Art. 13. A petição inicial, além dos requisitos previstos no Código de Processo Civil, conterà a oferta do preço e será instruída com um exemplar do contrato, ou do jornal oficial que houver

publicado o decreto de desapropriação, ou cópia autenticada dos mesmos, e a planta ou descrição dos bens e suas confrontações.

Parágrafo único. Sendo o valor da causa igual ou inferior a dois contos de réis (2:000\$0), dispensam-se os autos suplementares.

Art. 14. Ao despachar a inicial, o juiz designará um perito de sua livre escolha, sempre que possível, técnico, para proceder à avaliação dos bens.

Parágrafo único. O autor e o réu poderão indicar assistente técnico do perito.

Art. 15. Se o expropriante alegar urgência e depositar quantia arbitrada de conformidade com o art. 685 do Código de Processo Civil, o juiz mandará imití-lo provisoriamente na posse dos bens;

Parágrafo único. Mediante o depósito de quantia igual ao máximo da indenização prevista no parágrafo único do art. 27, a imissão de posse poderá dar-se independente da citação do réu". (Incluído pelo Decreto-lei nº 4.152, de 1942)

Parágrafo único. Mediante depósito de quantia igual ao máximo da indenização prevista no parágrafo único do art. 27, se a propriedade estiver sujeita ao impôsto predial, ou de quantia correspondente ao valor lançado para a cobrança ao impôsto territorial, urbano ou rural, proporcional à área exproprianda, a imissão de posse poderá dar-se independente da citação do réu. (Redação dada pelo Decreto-lei nº 9.811, de 1946) (Revogado pela Lei nº 2.786, de 1956)

§ 1º A imissão provisória poderá ser feita, independente da citação do réu, mediante o depósito: (Incluído pela Lei nº 2.786, de 1956)

a) do preço oferecido, se êste fôr superior a 20 (vinte) vêzes o valor locativo, caso o imóvel esteja sujeito ao impôsto predial; (Incluída pela Lei nº 2.786, de 1956)

b) da quantia correspondente a 20 (vinte) vêzes o valor locativo, estando o imóvel sujeito ao impôsto predial e sendo menor o preço oferecido; (Incluída pela Lei nº 2.786, de 1956)

c) do valor cadastral do imóvel, para fins de lançamento do impôsto territorial, urbano ou rural, caso o referido valor tenha sido atualizado no ano fiscal imediatamente anterior; (Incluída pela Lei nº 2.786, de 1956)

d) não tendo havido a atualização a que se refere o inciso c, o juiz fixará independente de avaliação, a importância do depósito, tendo em vista a época em que houver sido fixado originamente o valor cadastral e a valorização ou desvalorização posterior do imóvel. (Incluída pela Lei nº 2.786, de 1956)

§ 2º A alegação de urgência, que não poderá ser renovada, obrigará o expropriante a requerer a imissão provisória dentro do prazo improrrogável de 120 (cento e vinte) dias. (Incluído pela Lei nº 2.786, de 1956)

§ 3º Excedido o prazo fixado no parágrafo anterior não será concedida a imissão provisória. (Incluído pela Lei nº 2.786, de 1956)

§ 4º A imissão provisória na posse será registrada no registro de imóveis competente. (Incluído pela Lei nº 11.977, de 2009)

Art. 15-A No caso de imissão prévia na posse, na desapropriação por necessidade ou utilidade pública e interesse social, inclusive para fins de reforma agrária, havendo divergência entre o preço ofertado em juízo e o valor do bem, fixado na sentença, expressos em termos reais, incidirão juros compensatórios de até seis por cento ao ano sobre o valor da diferença eventualmente apurada, a contar da imissão na posse, vedado o cálculo de juros compostos. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.183-56, de 2001)

§ 1o Os juros compensatórios destinam-se, apenas, a compensar a perda de renda comprovadamente sofrida pelo proprietário. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.183-56, de 2001) (Vide ADIN nº 2.332-2)

§ 2o Não serão devidos juros compensatórios quando o imóvel possuir graus de utilização da terra e de eficiência na exploração iguais a zero. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.183-56, de 2001) (Vide ADIN nº 2.332-2)

§ 3o O disposto no caput deste artigo aplica-se também às ações ordinárias de indenização por apossamento administrativo ou desapropriação indireta, bem assim às ações que visem a indenização por restrições decorrentes de atos do Poder Público, em especial aqueles destinados à proteção ambiental, incidindo os juros sobre o valor fixado na sentença. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.183-56, de 2001)

§ 4o Nas ações referidas no § 3o, não será o Poder Público onerado por juros compensatórios relativos a período anterior à aquisição da propriedade ou posse titulada pelo autor da ação. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.183-56, de 2001) (Vide ADIN nº 2.332-2)

Art. 15-B Nas ações a que se refere o art. 15-A, os juros moratórios destinam-se a recompor a perda decorrente do atraso no efetivo pagamento da indenização fixada na decisão final de mérito, e somente serão devidos à razão de até seis por cento ao ano, a partir de 1o de janeiro do exercício seguinte àquele em que o pagamento deveria ser feito, nos termos do art. 100 da Constituição. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.183-56, de 2001)

Art. 16. A citação far-se-á por mandado na pessoa do proprietário dos bens; a do marido dispensa a da mulher; a de um sócio, ou administrador, a dos demais, quando o bem pertencer a sociedade; a do administrador da coisa no caso de condomínio, exceto o de edifício de apartamento constituindo cada um propriedade autônoma, a dos demais condôminos e a do inventariante, e, se não houver, a do cônjuge, herdeiro, ou legatário, detentor da herança, a dos demais interessados, quando o bem pertencer a espólio.

Parágrafo único. Quando não encontrar o citando, mas ciente de que se encontra no território da jurisdição do juiz, o oficial portador do mandado marcará desde logo hora certa para a citação, ao fim de 48 horas, independentemente de nova diligência ou despacho.

Art. 17. Quando a ação não for proposta no foro do domicílio ou da residência do réu, a citação far-se-á por precatória, se o mesmo estiver em lugar certo, fora do território da jurisdição do juiz.

Art. 18. A citação far-se-á por edital se o citando não for conhecido, ou estiver em lugar ignorado, incerto ou inacessível, ou, ainda, no estrangeiro, o que dois oficiais do juízo certificarão.

Art. 19. Feita a citação, a causa seguirá com o rito ordinário.

Art. 20. A contestação só poderá versar sobre vício do processo judicial ou impugnação do preço; qualquer outra questão deverá ser decidida por ação direta.

Art. 21. A instância não se interrompe. No caso de falecimento do réu, ou perda de sua capacidade civil, o juiz, logo que disso tenha conhecimento, nomeará curador à lide, ate que se lhe habilite o interessado.

Parágrafo único. Os atos praticados da data do falecimento ou perda da capacidade à investidura do curador à lide poderão ser ratificados ou impugnados por ele, ou pelo representante do espólio, ou do incapaz.

Art. 22. Havendo concordância sobre o preço, o juiz o homologará por sentença no despacho saneador.

Art. 23. Findo o prazo para a contestação e não havendo concordância expressa quanto ao preço, o perito apresentará o laudo em cartório até cinco dias, pelo menos, antes da audiência de instrução e julgamento.

§ 1o O perito poderá requisitar das autoridades públicas os esclarecimentos ou documentos que se tornarem necessários à elaboração do laudo, e deverá indicar nele, entre outras circunstâncias atendíveis para a fixação da indenização, as enumeradas no art. 27.

Ser-lhe-ão abonadas, como custas, as despesas com certidões e, a arbítrio do juiz, as de outros documentos que juntar ao laudo.

§ 2o Antes de proferido o despacho saneador, poderá o perito solicitar prazo especial para apresentação do laudo.

Art. 24. Na audiência de instrução e julgamento proceder-se-á na conformidade do Código de Processo Civil. Encerrado o debate, o juiz proferirá sentença fixando o preço da indenização.

Parágrafo único. Se não se julgar habilitado a decidir, o juiz designará desde logo outra audiência que se realizará dentro de 10 dias afim de publicar a sentença.

Art. 25. O principal e os acessórios serão computados em parcelas autônomas.

Parágrafo único. O juiz poderá arbitrar quantia módica para desmonte e transporte de maquinismos instalados e em funcionamento.

Art. 26. No valor da indenização, que será contemporâneo da declaração de utilidade pública, não se incluirão direitos de terceiros contra o expropriado.

Parágrafo único. Serão atendidas as benfeitorias necessárias feitas após a desapropriação; as uteis, quando feitas com autorização do expropriante.

Art. 26. No valor da indenização, que será contemporâneo da avaliação, não se incluirão os direitos de terceiros contra o expropriado. (Redação dada pela Lei nº 2.786, de 1956)

Parágrafo único. Serão atendidas as benfeitorias necessárias feitas após a desapropriação; as úteis, quando feitas com autorização do expropriante. (Redação dada pela Lei nº 2.786, de 1956)

§ 1º Serão atendidas as benfeitorias necessárias feitas após a desapropriação; as úteis, quando feitas com autorização do expropriante. (Renumerado do Parágrafo Único pela Lei nº 4.686, de 1965)

§ 2º Decorrido prazo superior a um ano a partir da avaliação, o Juiz ou o Tribunal, antes da decisão final, determinará a correção monetária do valor apurado. (Incluído pela Lei nº 4.686, de 1965)

§ 2º Decorrido prazo superior a um ano a partir da avaliação, o Juiz ou Tribunal, antes da decisão final, determinará a correção monetária do valor apurado, conforme índice que será fixado, trimestralmente, pela Secretaria de Planejamento da Presidência da República. (Redação dada pela Lei nº 6.306, de 1978)

Art. 27. O juiz indicará na sentença os fatos que motivaram o seu convencimento e deverá atender, especialmente, à estimação dos bens para efeitos fiscais; ao preço de aquisição e interesse que deles auferir o proprietário; à sua situação, estado de conservação e segurança; ao valor venal dos da mesma espécie, nos últimos cinco anos, e à valorização ou depreciação de área remanescente, pertencente ao réu.

Parágrafo único. Se a propriedade estiver sujeita ao imposto predial, o "quantum" da indenização não será inferior a 10, nem superior a 20 vezes o valor locativo, deduzida previamente a importância do imposto, e tendo por base esse mesmo imposto, lançado no ano anterior ao decreto de desapropriação. (Revogado pela Lei nº 2.786, de 1956)

§ 1º A sentença que fixar o valor da indenização quando este for superior ao preço oferecido, condenará o desapropriante a pagar honorários de advogado, sobre o valor da diferença. (Incluído pela Lei nº 2.786, de 1956)

§ 1º A sentença que fixar o valor da indenização quando este for superior ao preço oferecido condenará o desapropriante a pagar honorários do advogado, que serão fixados entre meio e cinco por cento do valor da diferença, observado o disposto no § 4º do art. 20 do Código de Processo Civil, não podendo os honorários ultrapassar R\$ 151.000,00 (cento e cinquenta e um mil reais). (Redação dada Medida Provisória nº 2.183-56, de 2001) (Vide ADIN nº 2.332-2)

§ 2º A transmissão da propriedade, decorrente de desapropriação amigável ou judicial, não ficará sujeita ao imposto de lucro imobiliário. (Incluído pela Lei nº 2.786, de 1956)

§ 3º O disposto no § 1º deste artigo se aplica: (Incluído pela Medida Provisória nº 2.183-56, de 2001)

I - ao procedimento contraditório especial, de rito sumário, para o processo de desapropriação de imóvel rural, por interesse social, para fins de reforma agrária; (Incluído pela Medida Provisória nº 2.183-56, de 2001)

II - às ações de indenização por apossamento administrativo ou desapropriação indireta. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.183-56, de 2001)

§ 4º O valor a que se refere o § 1º será atualizado, a partir de maio de 2000, no dia 1º de janeiro de cada ano, com base na variação acumulada do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA do respectivo período. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.183-56, de 2001)

Art. 28. Da sentença que fixar o preço da indenização caberá apelação com efeito simplesmente devolutivo, quando interposta pelo expropriado, e com ambos os efeitos, quando o for pelo expropriante.

§ 1o O juiz recorrerá ex-officio quando condenar a Fazenda Pública em quantia superior ao dobro da oferecida.

§ 1º A sentença que condenar a Fazenda Pública em quantia superior ao dobro da oferecida fica sujeita ao duplo grau de jurisdição. (Redação dada pela Lei nº 6.071, de 1974)

§ 2o Nas causas de valor igual ou inferior a dois contos de réis (2:000\$0), observar-se-á o disposto no art. 839 do Código de Processo Civil.

Art. 29. Efetuado o pagamento ou a consignação, expedir-se-á, em favor do expropriante, mandado de imissão de posse, valendo a sentença como título habil para a transcrição no registro de imóveis.

Art. 30. As custas serão pagas pelo autor se o réu aceitar o preço oferecido; em caso contrário, pelo vencido, ou em proporção, na forma da lei.

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 31. Ficam subrogados no preço quaisquer onus ou direitos que recaiam sobre o bem expropriado.

Art. 32. O pagamento do preço será feito em moeda corrente. Mas, havendo autorização prévia do Poder Legislativo em cada caso, poderá efetuar-se em títulos da dívida pública federal, admitidos em bolsa, de acordo com a cotação do dia anterior ao do depósito.

Art. 32. O pagamento do preço será prévio e em dinheiro. (Redação dada pela Lei nº 2.786, de 1956)

§ 1o As dívidas fiscais serão deduzidas dos valores depositados, quando inscritas e ajuizadas. (Incluído pela Lei nº 11.977, de 2009)

§ 2o Incluem-se na disposição prevista no § 1o as multas decorrentes de inadimplemento e de obrigações fiscais. (Incluído pela Lei nº 11.977, de 2009)

§ 3o A discussão acerca dos valores inscritos ou executados será realizada em ação própria. (Incluído pela Lei nº 11.977, de 2009)

Art. 33. O depósito do preço fixado por sentença, à disposição do juiz da causa, é considerado pagamento prévio da indenização.

Parágrafo único. O depósito far-se-á no Banco do Brasil ou, onde este não tiver agência, em estabelecimento bancário acreditado, a critério do juiz.

§ 1º O depósito far-se-á no Banco do Brasil ou, onde este não tiver agência, em estabelecimento bancário acreditado, a critério do juiz. (Renumerado do Parágrafo Único pela Lei nº 2.786, de 1956)

§ 2º O desapropriado, ainda que discorde do preço oferecido, do arbitrado ou do fixado pela sentença, poderá levantar até 80% (oitenta por cento) do depósito feito para o fim previsto neste e no art. 15, observado o processo estabelecido no art. 34. (Incluído pela Lei nº 2.786, de 1956)

Art. 34. O levantamento do preço será deferido mediante prova de propriedade, de quitação de dívidas fiscais que recaiam sobre o bem expropriado, e publicação de editais, com o prazo de 10 dias, para conhecimento de terceiros.

Parágrafo único. Se o juiz verificar que há dúvida fundada sobre o domínio, o preço ficará em depósito, ressalvada aos interessados a ação própria para disputá-lo.

Art. 35. Os bens expropriados, uma vez incorporados à Fazenda Pública, não podem ser objeto de reivindicação, ainda que fundada em nulidade do processo de desapropriação. Qualquer ação, julgada procedente, resolver-se-á em perdas e danos.

Art. 36. É permitida a ocupação temporária, que será indenizada, afinal, por ação própria, de terrenos não edificados, vizinhos às obras e necessários à sua realização.

O expropriante prestará caução, quando exigida.

Art. 37. Aquele cujo bem for prejudicado extraordinariamente em sua destinação econômica pela desapropriação de áreas contíguas terá direito a reclamar perdas e danos do expropriante.

Art. 38. O réu responderá perante terceiros, e por ação própria, pela omissão ou sonegação de quaisquer informações que possam interessar à marcha do processo ou ao recebimento da indenização.

Art. 39. A ação de desapropriação pode ser proposta durante as férias forenses, e não se interrompe pela superveniência destas.

Art. 40. O expropriante poderá constituir servidões, mediante indenização na forma desta lei.

Art. 41. As disposições desta lei aplicam-se aos processos de desapropriação em curso, não se permitindo depois de sua vigência outros termos e atos além dos por ela admitidos, nem o seu processamento por forma diversa da que por ela é regulada.

Art. 42. No que esta lei for omissa aplica-se o Código de Processo Civil.

Art. 43. Esta lei entrará em vigor 10 dias depois de publicada, no Distrito Federal, e 30 dias nos Estados e Território do Acre, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, em 21 junho de 1941, 120o da Independência e 53o da República.

GETULIO
Francisco Campos.

VARGAS

DECRETO-LEI Nº 6.144, DE 29 DE DEZEMBRO DE 1943

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o artigo 180 da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º Fica instituído o "Plano de Obras e Equipamentos", para vigorar por cinco (5) exercícios, a partir de 1 de janeiro de 1944.

Art. 2º A execução total do "Plano" é estimada na importância de cinco bilhões de cruzeiros (Cr\$ 5.000.000.000,00), anualmente aplicável, pela quinta parte, sob a forma de orçamento especial.

Art. 3º A receita do "Plano de Obras e Equipamentos" constituir-se-á dos seguintes recursos:

Art. 4º Os recursos de que trata o artigo anterior serão arrecadados pelo Ministério da Fazenda e centralizados em conta especial no Banco do Brasil S. A., a ser movimentada exclusivamente pelo Ministro de Estado dos Negócios da Fazenda, na conformidade das instruções expedidas pelo Presidente da República.

1 - Taxa sobre operações cambiais.

2 - Lucro das operações bancárias em que o Tesouro tenha coparticipação.

3 - Produto de cambiais provenientes de ouro remetido para o exterior.

4 - Juros das contas especiais, abertas no Banco do Brasil S. A. para centralização dos recursos previstos neste decreto-lei e das contas do Plano a que se refere o decreto-lei n. 1.058, de 19 de janeiro de 1939.

5 - Dividendos de capitais da União empregados em sociedades de economia mista ou autarquias de exploração comercial ou industrial.

6 - Produto de operações de crédito.

7 - Saldos que forem apurados nos balanços gerais da Receita e Despesa da União.

8 - Outras rendas que eventualmente lhe forem atribuídas.

Art. 5º O Presidente da República determinará, anualmente, a aplicação desses recursos pelos diversos Ministérios e demais órgãos da administração, destinando-os à execução de obras públicas e equipamentos.

§ 1º A realização das despesas obedecerá às tabelas discriminativas, organizadas pela Comissão

de Orçamento do Ministério da Fazenda, e anexas ao decreto-lei que expedir o orçamento especial e de acôrdo com os destaques que, no decorrer do exercício, forem prèviamente aprovados pelo Presidente da República.

§ 2º O Tribunal de Contas distribuirá às repartições respectivas, na conformidade das tabelas encaminhadas pelo Ministério da Fazenda, os créditos a serem aplicados na execução do "Plano".

Art. 6º Quando forem celebrados contratos ou ajustes, de valor superior a um milhão de cruzeiros (Cr\$ 1.000.000,00), para a realização de quaisquer despesas à conta dos recursos do "Plano", ficarão tais contratos ou ajustes sujeitos a registo prèvio pelo Tribunal de Contas, na forma da legislação em vigor.

§ 1º Na hipótese de recusa de registo, poderá o Presidente da República mandar executar o contrato ou ajuste, se o bem público ou o interêsse da administração o reclamar.

§ 2º O Tribunal de Contas examinará a execução dos contratos e ajustes a que se refere êste artigo, em face do relatório de que trata o art. 10.

Art. 7º As ordens de pagamento expedidas ou as disponibilidades existentes no Banco do Brasil S. A. para execução dos programas e projetos aprovados pelo Presidente da República à conta das respectivas dotações, serão, quando não utilizadas dentro do exercício, consideradas despesas efetivas e conseqüentemente levadas a "Restos a Pagar" em conta especial do "Plano".

Parágrafo único. Poderão, também, ser levadas a "Restos a Pagar" as despesas autorizadas, até 31 de dezembro, pelo Presidente da República e relacionadas para êsse fim, até 15 de janeiro seguinte, por autorização do Ministro de Estado dos Negócios da Fazenda.

Art. 8º A comprovação primária das despesas realizadas para execução do "Plano" será feita perante os Ministros de Estado e dirigentes dos órgãos subordinados ao Presidente da República.

§ 1º Examinadas e julgadas as contas por estas autoridades, deverão constituir, em seguida, objeto de circunstanciado relatório que será encaminhado, até 30 de junho de cada ano, ao Ministro de Estado dos Negócios da Fazenda.

§ 2º Cabe ao Ministro de Estado dos Negócios da Fazenda proceder à coordenação de todos os relatórios o submetê-los, com o parecer da Comissão de Orçamento, à consideração do Presidente da República para os fins do art. 10.

Art. 9º A Contadoria Geral da República demonstrará as operações de receita e despesa com a execução do "Plano" em balanço à parte, incorporando, porém, os seus resultados ao balanço patrimonial da União.

Art. 10. Até 30 de setembro de cada ano, o Presidente da República, por intermédio do Ministério da Fazenda e em circunstanciado relatório, dará contas, ao Tribunal de Contas, das operações realizadas no exercício antecedente e constantes dos balanços da Contadoria Geral da República, com a aplicação do regime especial instituído por este decreto-lei.

Art. 11. O Tribunal de Contas procederá ao exame das operações do "Plano" em face do relatório circunstanciado a que se refere o artigo anterior.

Parágrafo único. Procederá, igualmente, o Tribunal de Contas ao exame das despesas realizadas à conta dos créditos levados a "Restos a Pagar", em face dos elementos para esse fim anexos àquele relatório circunstanciado.

Art. 12. O presente decreto-lei entra em vigor na data da sua publicação.

Art. 13. Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 29 de dezembro de 1943, 122º da Independência e 55º da República.

GETÚLIO			VARGAS
A.	de	Sousa	Costa
Alexandre		Marcondes	Filho
Eurico		G.	Dutra
Henrique		A.	Guilhem
João	de	Mendonça	Lima
Osvaldo			Aranha
Apolônio			Sales
Gustavo			Capanema
Joaquim Pedro Salgado Filho			

Este texto não substitui o original publicado no Diário Oficial da União - Seção 1 - Suplemento de 31/12/1943

DECRETO-LEI Nº 7.632, DE 12 DE JUNHO DE 1945

Autoriza a cobrança de taxas adicionais nas Estradas de Ferro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o artigo 180 da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º Ficam autorizadas as Estradas de Ferro do País, de administração pública ou privada, a cobrar duas taxas adicionais, de 10% sobre as tarifas vigentes, destinadas, uma, à execução de melhoramentos essenciais e outra, à renovação de bens físicos.

§ 1º A cobrança destas taxas não poderá ser suspensa dentro do prazo de 20 anos.

§ 2º As taxas de Melhoramentos e Renovação Patrimonial, bem como os recursos constituídos para os mesmos fins por quotas debitadas ao custeio, que já estão em vigor algumas estradas de ferro, enquadrar-se-ão nos dispositivos deste Decreto-lei.

§ 3º O Ministério da Viação e Obras Públicas regulamentará a cobrança, a aplicação e a contabilização dessas taxas, dispondo sobre a utilização das arrecadações previstas, como garantia de empréstimos contraídos para atender, em aplicação pronta de maior vulto, às finalidades das mesmas taxas.

Art. 2º O produto total ou parcial dessas taxas, relativo ao prazo mínimo de 20 anos, a que se refere o § 1º do artigo anterior, poderá desde logo servir de base de financiamento, parcial ou total, dos melhoramentos e da aquisição do material fixo ou rodante, de necessidade mais urgente, a serem feitos mediante prévia aprovação do Governo.

Art. 3º As estradas de ferro deverão, dentro do prazo de 3 (três) meses, apresentar ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro, para a devida apreciação, o seu plano de melhoramentos e aquisições a que se refere o artigo anterior.

Art. 4º Os juros de financiamento autorizado por este Decreto-lei não poderão ser superiores a 7% (sete por cento) anuais.

Art. 5º Deverá constar das operações de financiamento a possibilidade de serem elas liquidadas antecipadamente, cessando o vencimento de juros nessa data e não havendo indenização por motivo dessa antecipação.

Art. 6º Se a União realizar uma operação para o financiamento conjunto de melhoramentos e aquisições para tôdas ou parte das estradas de ferro, as estradas assim contempladas serão obrigadas a substituir os contratos de financiamento, que tenham celebrado com terceiros,

baseados no produto das taxas a que se refere o art. 1º, pela operação de crédito que fôr feita pelo poder público em favor delas.

Art. 7º Os produtos das taxas a que se refere êste Decreto-lei serão recolhidos em contas de depósitos especiais, para aplicação exclusiva nos têrmos do art. 1º, o que será objeto de contabilização especial.

Art. 8º O presente Decreto-lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 12 de junho de 1945, 124º da Independência e 57º da República.

GETÚLIO

VARGAS

João de Mendonça Lima

Este texto não substitui o original publicado no Diário Oficial da União - Seção 1 de 14/06/1945

DECRETO-LEI Nº 8.894, DE 24 DE JANEIRO DE 1946

O Presidente da República usando das atribuições que lhe confere o artigo 180 da Constituição, e Considerando que as pesquisas técnico-econômicas efetuadas pelo Ministério da Viação e Obras Públicas demonstraram a precária, situação em que se encontram as estradas de ferro brasileiras, para atendimento de suas finalidades, em consequência da incompleta interligação das suas linhas, dos defeitos de traçados, e da deficiência, obsolência e acentuado desgaste do seu aparelhamento;

Considerando que a situação demonstrada tende, fatalmente, a conduzir, com a reincrementação das demais sistemas de transporte, à cessação dos serviços ferroviários em várias zonas do país, caso não sejam providenciados os meios para a recuperação e os melhoramentos essenciais das vias-férreas ;

Considerando que tal ameaça atinge profundamente, não só a economia, particular dos acionistas e debenturistas das empresas, como também o patrimônio da União e dos Estados, em vista dos vultosos capitais por eles invertidos nas ferrovias existentes;

Considerando que os interesses do público usuário das estradas de ferro se acham igualmente ameaçados, por isso que os demais sistemas de transporte nem sempre satisfazem plenamente às necessidades dos transportes requeridos, ou pela natureza de carga e distância do carreo, ou pelo vulto do frete, ou ainda pela falta de capacidade dos referidos sistemas;

Considerando que o assunto foi objeto de minucioso estudo por parte dos órgãos competentes, do qual resultado a confecção de planos circunstanciados de obras e aquisições de material e ainda de um plano de financiamento daquelas que deverão constituir responsabilidade da União;

Considerando que a Exposição de Motivos nº 59-GM, desta data, do Ministério da Viação e Obras Públicas, condensa e resume, dando-lhes forma definitiva, os planos básicos de obras e aquisições e financiamento que foram encaminhados ao referido Ministério, pelos ofícios ns. 732-DG, de 20 de maio de 1944; 810-DG, de 6-6-44; 1.309-DG, de 5-9-44; 1.593-DG, de 30-10-44; 255 e 256-DG, de 19-2-45; 633-DG, de 5-6-45 e 1.326-DG, de 28-8, de 1945, do Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

Decreta:

Art. 1º Fica aprovado o plano ferroviário proposto na, Exposição de Motivos nº 59-GM, de 24 de janeiro desta data, do Ministério da Viação e Obras Públicas, relativo ao lastramento, à dormentação e à substituição de trilhos, à aquisição de locomotivas, vagões e automotrizes, à organização das oficinas de reparação de material rodante, à construção de ligações e ao respectivo financiamento.

Art. 2º As despesa da execução do plano nas ferrovias de administração particular e estadual, que

forem cobertas com os recursos da União não serão escrituradas em conta de capital, para efeito de indenização, por ocasião da encampação.

Art. 3º O presente Decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 24 de janeiro de 1946. 125º da Independência e 58º da República.

JOSÉ LINHARES.
Maurício Jopper da Silva.
J. Pires do Rio.

Este texto não substitui o original publicado no Diário Oficial da União - Seção 1 de 13/01/1946

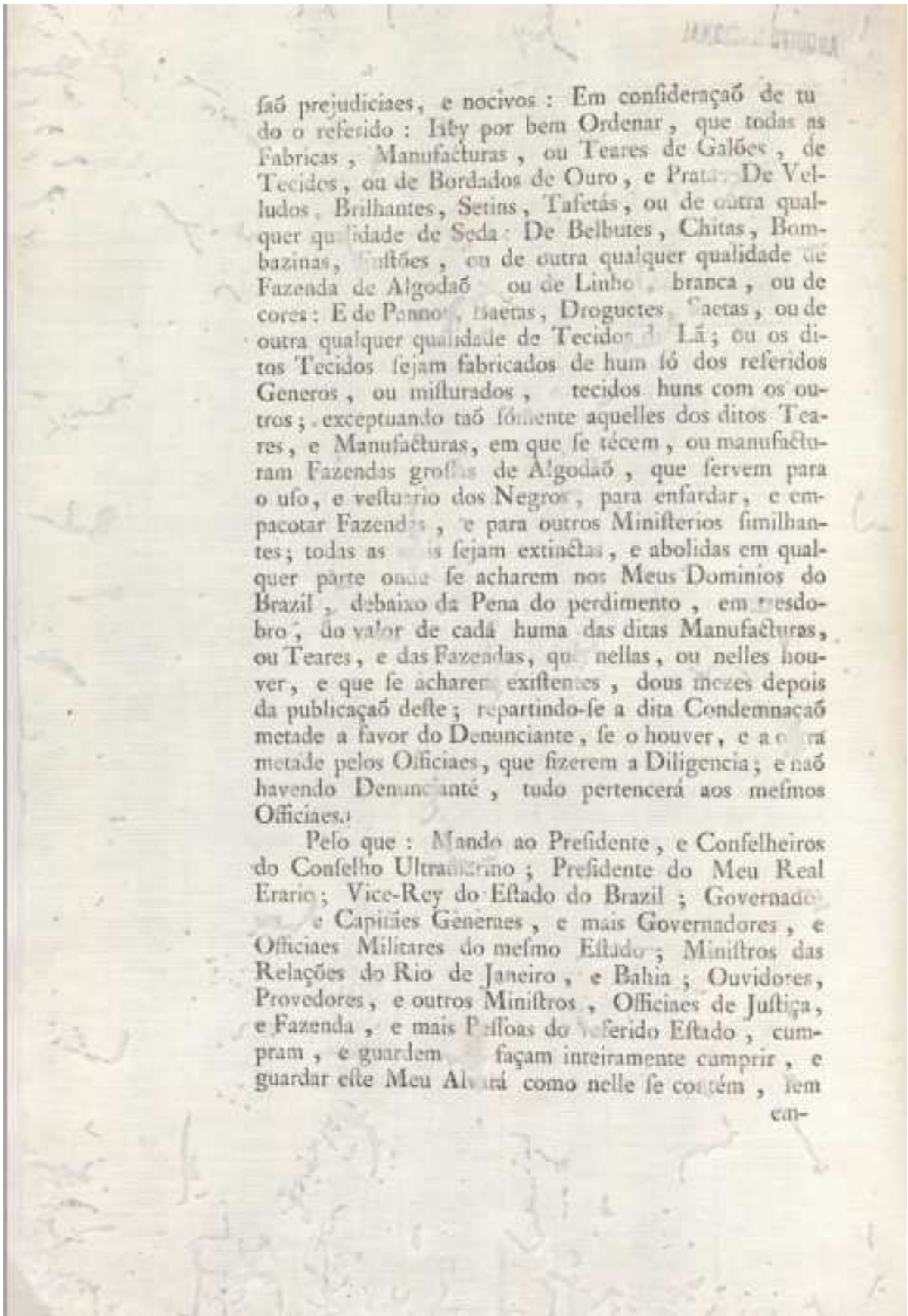
2.2 TARITÉES ET DÉTERMINATIONS COMMERCIALES ET ECONOMIQUES

TARITÉES ET DÉTERMINATIONS COMMERCIALES ET ECONOMIQUES

ANNÉE	DÉCRET	DESCRIPTION	ANNEXE	SOURCE
1785	Décret d'interdiction de fabrication des manufactures au Brésil	Affecte principalement l'industrie textile naissante dans le pays, en plus de l'interruption des activités autour de la métallurgie, qui a commencé son renforcement. S'agit des mesures protectionnistes, appliquées à la fois par le Portugal, les autres puissances de l'époque. Dans le contexte brésilien de l'exécution de l'arrêté délibéré par D. Maria I, était difficile à réaliser, et en 1795, à l'exclusion de la métallurgie du fer.	16 p.01	http://www.historiacolonial.arquivonacional.gov.br/Media/Junt%20da%20fazend%20COD439%20f27f27vf28.pdf > Février 2015
1808	Décret d'ouverture des ports aux Nations Amies	Premier document officiel capable d'ouvrir la colonie au marché étranger. Depuis la création de nouvelles stratégies sont développées par le gouvernement portugais en vue de promouvoir la colonie. Par ce décret a été également autorisé la construction et l'amélioration des routes, la pratique de la navigation fluviale sur les tronçons navigables, ainsi que l'encouragement de nouvelles expéditions de reconnaissance territoriale. En bref, les dispositions imposées par la « Carta Régia », supposent un papier souverain anglais sur la détermination de la Couronne Portugaise, de cette manière, ce transfert de propriété des traités grande partie du commerce des relations avec les Britanniques, y compris les réductions tarifaires, et les temps de Brésil après sa promulgation, culminant avec les pressions de la Couronne Anglaise dans le transfert des monarques Portugais au Brésil	17 p.04	http://www.historiabrasileira.com/files/2009/12/Abertura_dos_portos_decreto2.jpg > Février 2015

DECRETO DE PROIBIÇÃO DE MANUFATURAS NO BRASIL, 1785





ARQUIVO NACIONAL

embargo de quaesquer Leys , ou Disposições em contrario , as quaes Hey por derogadas , para este effeito sómente , ficando aliás sempre em feu vigor. Dado no Palacio de Nossa Senhora da Ajuda , em cinco de Janeiro de mil setecentos oitenta e cinco.

RAINHA . . .

*Martinho de Mello e Castro.*

Alvará , por que Vossa Magestade he servida prohibir no Estado do Brazil todas as Fabricas , e Manufacturas de Ouro , Prata , Sedas , Algodão , Linho , e Lã , ou os Tecidos sejam fabricados de hum só dos referidos Generos , ou da mistura de hum com os outros , exceptuando taõ sómente as de Fazenda Grossa do dito Algodão.

Para Vossa Magestade ver.

José Theotônio da Costa Poffler o fez.

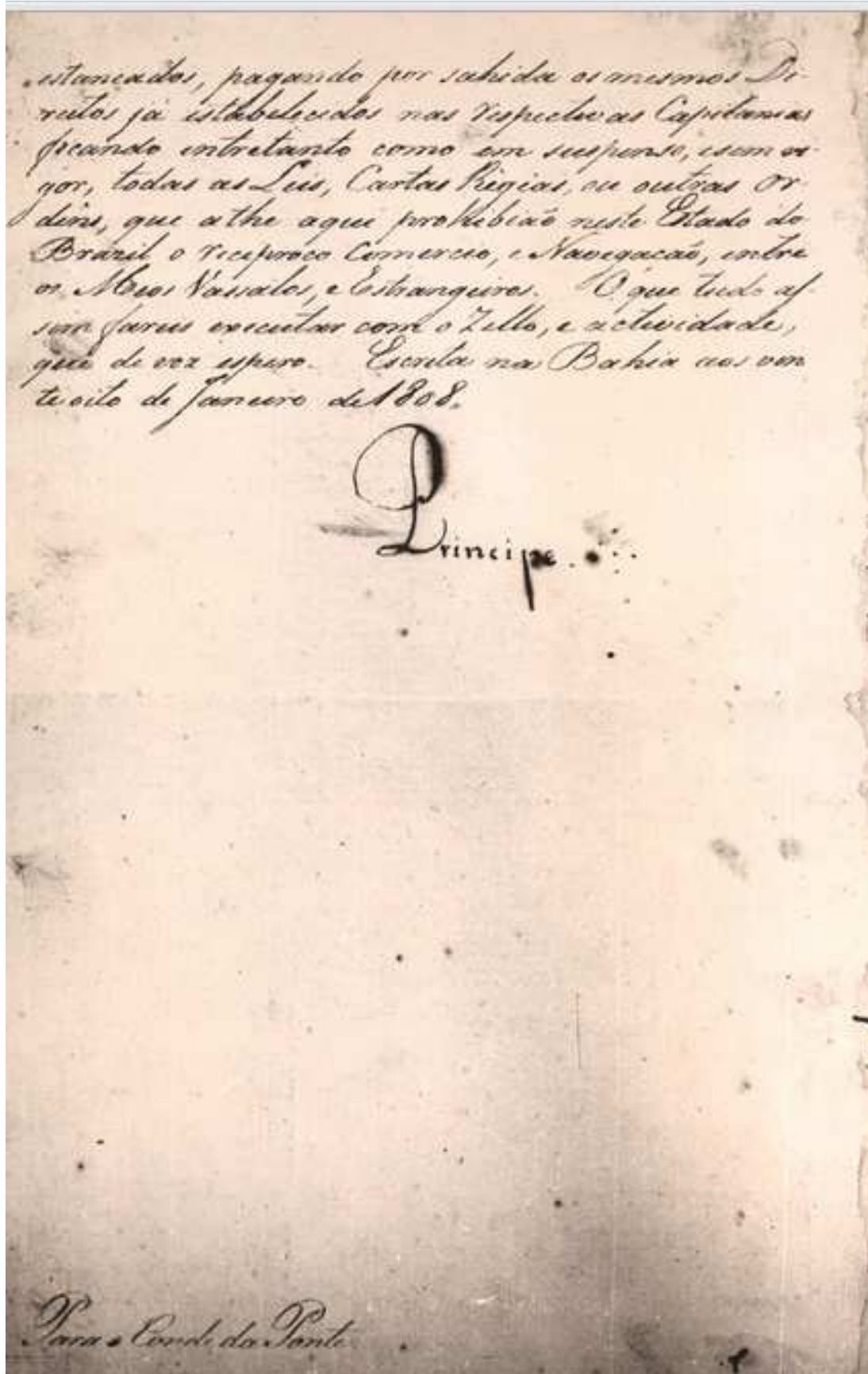
A fol. 59 do Livro , em que se lanção os Alvarás nesta Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha , e Dominios Ultramarinos , fica este registado. S'rio de Nossa Senhora da Ajuda em 2 de Março de 1785.

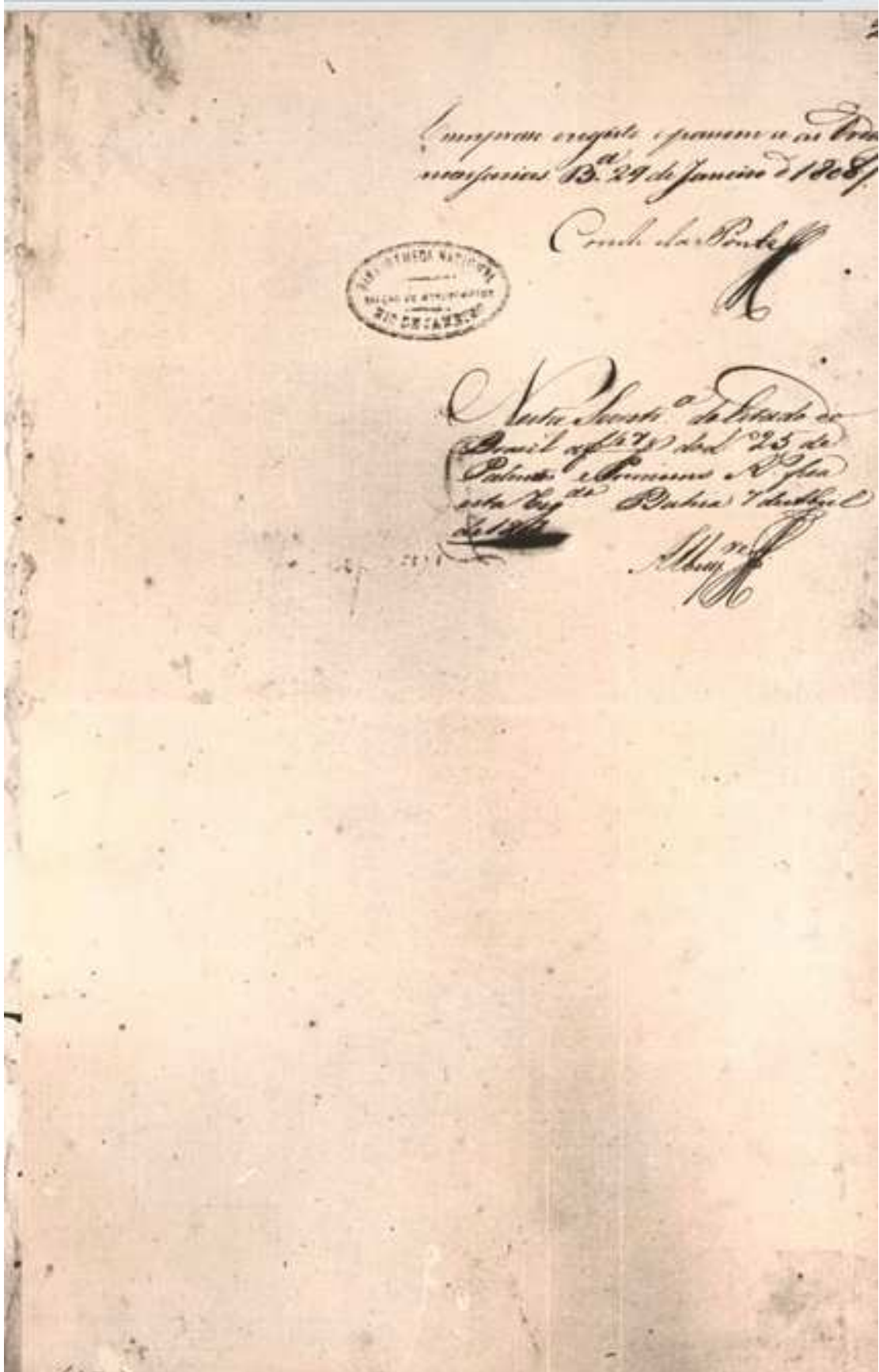
Francisco Delaage.

Na Officina de Antonio Rodrigues Galhardo

DECRETO DE ABERTURA DOS PORTOS ÀS NAÇÕES AMIGAS, 1808

Conde da Ponte de Neu Concelho, Governador, e Capitão General da Capitania da Bahia, Angola. Eu o Príncipe Regente vos envio muito Saudar como aquele que Amo. Atendendo a Representação que fizestes sobre a Real Real Prerogativa sobre se achar interrompido, e suspenso o Commercio desta Capitania com grave prejuizo dos Meos Vassallos, e da Real Real Fazenda em razão das criticas, e publicas circumstancias da Europa, e querendo dar sobre este importante objecto a mesma providencia prompta, e capaz de melhorar o progresso de tais d'ellas, Sou Servido Ordenar em Terceira, e provisoriamente, em quanto não com solido humo sistema geral, que effectivamente regule semelhantes materias do seguinte. Primo que seja admissivel nas Alfandegas do Brazil, todas, e quaesquer Generos, Fabricados, e Mercaderias transportados, ou em Navios Estrangeiros das Potencias, que se conservão em Paz, e Harmonia com a Real Real Coroa, ou em Navios dos Meos Vassallos, pagando por entrada vinte e quatro por cento, a saber: Vinte de Direitos grossos, e quatro de Donativo ja estabelecido, regulando-se a cobrança d'estes Direitos, pelas Alfandegas, ou Appontamentos, por que elle se regulão cada humo das ditas Alfandegas ficando os Vinhos, Agoas ardentes, e Azules doces, que se denominão Molhados pagando o dobro dos Direitos, que elle agora he de satisfecção. Segundo. Que não só os Meos Vassallos, mas tambem os sobre d'ellos Estrangeiros, possa exportar para os Portos, que both lhes parecer a beneficio do Comercio, e Agricultura, que tanto dizijo promover, todos, e quaesquer Generos, e Produções Coloniaes, a excepção do Pau Brasil, ou outras notoriamente estanca





2.3 TARITÉES ET DÉTERMINATIONS TERRITORIALES

TRAITÉES ET DÉTERMINATIONS TERRITORIALES

ANNÉE	DÉCRET	DESCRIPTION	ANNEXE	SOURCE
	<p align="center">Tratado de Tordesilhas</p>	<p>Ligne imaginaire responsable pour la division du territoire brésilien en deux parties, une possession du Portugal et l'autre en possession de l'Espagne, déterminer à partir de ce qui suit: une ligne située à 300 mètres de distance du Cap-Vert a déclaré que les terres à l'ouest appartenaient à l'Espagne et à l'est vers le Portugal.</p> <p>Tout au long de la quête d'avancement territoriale sur le territoire portugais, l'activité des pionniers, avec l'élevage du bétail, provoque les menacés a ces limites.</p>	<p align="center">18</p>	
	<p align="center">Tratado de Madri</p>	<p>Un autre accord décrivant les nouvelles limites est signé en 1750. Le traité de Madrid considéré l'utilisation des rivières et des montagnes pour établir de nouvelles limites, une idée qui a fourni pour l'identification des pionniers dans l'occupation du territoire à être partager, donnant ainsi l'avantage au Brésil. En plus de mettre fin au conflit, le traité était responsable de la division du territoire brésilien dans la façon dont elle est aujourd'hui.</p> <p>Dans cet accord, le Portugal a été forcé de céder à la partie se référant à la colonie de Sacramento, mais d'autre part remporté les états actuels de Santa Catarina, Mato Grosso do Sul, Amazon et Rio Grande do Sul, ainsi que d'une vaste zone située en hauteur au Paraguay. Cette détermination du fleuve Uruguay est devenue la frontière entre le Brésil et l'Argentine.</p>	<p align="center">19</p>	
	<p align="center">Tratado de Petrópolis</p>	<p>Moment important lié aux limites territoriales se produit après la proclamation de la République, impliquant la Bolivie. Ce moment d'instabilité est liée à la recherche de la superficie de la région amazonienne, actuellement caractérisé par l'Etat d'Acre, de domaine brésilienne, il devient possible du Traité de Petropolis en 1903. Grâce à cet accord, le Brésil a entrepris de compenser financièrement à la Bolivie en raison de ses possibles pertes financières en provenance du territoire annexé au Brésil, le pays a entrepris la construction du chemin de fer Madeira-Mamoré route, un chemin de fer international, qui relierait les pays comme la Bolivie et le Pérou, aux États de la frontière nord avec les régions Centre et Ouest du Brésil. Après ces conflits, la</p>	<p align="center">20</p>	

		restructuration territoriale, il ya internalisés forme les états brésiliens, se référant dans son fractionnement et la nomenclature.		
1911	Décret n° 8.532 25 /01/1911	Établies les règles pour la construction des «routes coloniaux» ou «routes de colonisation». Routes destinés à l'interconnexion des noyaux coloniaux existants ou des terrains vacants pour les consommateurs et les centres de ports maritimes et fluviaux. (voir les attachements Décrets Ferroviaires, l'annexe 11)	21	< http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=56938&tipoDocumento=DEC&tipoTexto=PUB > acessado em fevereiro de 2015
1894	Décret n° 233 02/03/1894	Établit le Code sanitaire d'Etat de São Paulo	22 p.01	< http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1894/decreto-233-02.03.1894.htm > acessado em fevereiro de 2015

DECRETO N. 233, DE 2 DE MARÇO DE 1894*Estabelece o Codigo Sanitario*

O Presidente do Estado, para execução do art. 3.º da lei n. 240, de 4 de Setembro de 1893, manda que se observe o seguinte: CODIGO SANITARIO

CAPITULO I

RUAS E PRAÇAS PUBLICAS

Artigo 1.º - Todas as ruas nunca deverão ter menos de 16 metros de largura e as avenidas nunca menos de 25, sempre que a topographia local o permittir; travessas de pequena extensão podem ser toleradas com 10 metros de largura.

Artigo 2.º - Os passeios das ruas occuparão cada um pelo menos o espaço correspondente á 6ª parte da largura das ruas.

Artigo 3.º - As ruas deverão ser abahuladas, devendo ter maior elevação na parte central. A inclinação do centro para os lados deverá ser de 3 a 5 centímetros por metro corrente.

Artigo 4.º - Deverão ter sargetas lateraes para facilitar o escoamento da.águas.

Artigo 5.º - A declividade maxima das ruas no sentido longitudinal deverá ser, sempre que fôr possível, de 5 por cento. A maxima declividade dos passeios deverá ser de 3 centímetros por metro corrente, no sentido transversal.

Artigo 6.º - O bordo externo dos passeios deverá distar 15 centímetros pelo menos do fundo das sargetas.

Artigo 7.º - O calçamento deverá ser, quanto possível, estanque, construido de parallelepipedos, pedra cuneiforme, alvenaria faceada ou commum. Os calçamentos com macadam deverão ser tolerados.

Artigo 8.º - O calçamento dos passeios deverá ser construido de cantaria, pedra plastica ou alvenaria revestida de forte camada de cimento.

Artigo 9.º - Qualquer que seja o systema adoptado, não deve ser permittido o calçamento das ruas sem o prévio preparo de terreno, para evitar a depressibilidade.

Artigo 10. - As praças publicas deverão ser calçadas ou ajardinadas.

Artigo 11. - O calçamento das praças publicas deve obedecer aos mesmos preceitos indicados para o das ruas.

Artigo 12. - Os jardins e arborização das ruas e praças publicas deverão ser estabelecidos e cuidadosamente conservados.

Artigo 13. - Na escolha do arvoredado deve haver todo o cuidado; as arvores escolhidas deverão ter folhagem exuberante, persistente, e raizes verticaes.

Artigo 14. - Não é indifferente o systema de illuminação a adoptar. De todos os systemas, o preferivel é o da luz electrica.

Artigo 15. - É tolerada a illuminação a gaz e a petroleo, emquanto não fôr possível estabelecer systematicamente a illuminação electrica.

Artigo 16. - A irrigação das ruas só deve ser permittida, quando feita a jorro largo sobre macadam ou calçamento estanque.

Artigo 17. - A limpeza das ruas e praças deverá ser feita diariamente nas grandes cidades. Nas cidades e villas secundarias este serviço deverá ser feito 3 vezes por semana pelo menos.

Artigo 18. - A varredura das ruas deverá estar terminada ás 5 horas da manhan no verão e ás 6 horas no inverno.

Artigo 19. - Os encarregados deste serviço deverão humedecer as ruas praças para evitar o incommodo produzido pela poeira.

- Artigo 20. - A remoção do lixo não deverá ir além das 9 horas da manhã.
- Artigo 21. - A varredura e remoção do lixo deverão começar depois das 11 horas da noite.
- Artigo 22. - O lixo e a lama recolhidos nas ruas e praças deverão ser transportados em carroças fechadas, de typos os mais aperfeiçoados, e depositados em ponto afastado dos centros populosos e ahi incinerados.
- Artigo 23. - Todos os resíduos deverão indistinctamente passar pelo incinerador.
- Artigo 24. - Deve ser terminantemente prohibido o aterro com o lixo removido das ruas ou retirado das habitações.
- Artigo 25. - Todos os terrenos humidos e pantanosos nos centros populosos e em suas circumvizinhanças deverão ser dissecados e drenados.
- Artigo 26. - Dentro do perímetro urbano não deverá ser permittido conservar terrenos incultos, maltratados e servindo para depositos de lixo.

CAPITULO II

DAS HABITAÇÕES EM GERAL

- Artigo 27. - O primeiro cuidado na construcção das habitações consiste no saneamento do solo.
- Artigo 28. - Nenhum edificio ou habitação deverá ser construído em terreno que haja servido para deposito de lixo ou immundicies.
- Artigo 29. - Em terrenos taes só póde ser permittida edificacção, depois de retirada toda a materia organica e o humus resultante da decomposicção desta. A terra vegetal da superficie do solo, bem como qualquer porção de terra encerrando materia organica, deverá ser removida.
- Artigo 30. - Será tambem removida do solo destinado ás construcções qualquer porção de terra ou material proveniente de demolições.
- Artigo 31. - Sobre um terreno humido e pantanoso deve ser prohibida toda e qualquer construcção destinada a habitação.
- Artigo 32. - Para receber construcções deverá o solo ser previamente preservado contra a influencia do lençol de agua subterraneo, de modo que a humidade não atinja ao interior das habitações, aos alicerces e ao solo dos porões.
- Artigo 33. - Proceder-se-á, sempre que fôr possível, a drenagem do terreno, deprimindo o nivel do lençol subterraneo.
- Artigo 34. - Os terrenos deverão ser convenientemente preparados para favorecer o escoamento das aguas dos pateos e quintaes.
- Artigo 35. - Sempre que houver ncessidade de aterrar um local, só poderá ser empregada terra perfeitamente expurgada de humus e quaesquer outras substancias organicas,
- Artigo 36. - A superficie do solo occupada por habitações deve ser revestida de camada impermeavel.
- Artigo 37. - Identico revestimento, em faixa de 60 centimetros de largura, pelo menos, deve ser feito na superficie do solo em torno das habitações, sendo previamente retirada toda a materia organica que nelle se contenha,
- Artigo 38. - Na construcção das habitações deverão ser empregados materiaes solidos, resistentes, seccos, refractarios á humidade e maus conductores de calor.
- Artigo 39. - As paredes externas das habitações particulares deverão ser revestidas de material permeavel, devendo ser impermeavel o paramento externo.
- Artigo 40. - A espessura destas paredes deve ser de 30 centimetros pelo menos.
- Artigo 41. - As paredes internas deverão ser impermeaveis,
- Artigo 42. - Nestas paredes não se deverá permittir a applicação de materiaes em cuja composicção entrem substancias toxicas. Quando revelidas de tapeçarias, as diversas peças, de que estas se compuzerem, deverão ser perfeitamente unidas.
- Artigo 43. - Os compartimentos do sub-solo, ou porões, constituem garantia hygienica para as

edificações ; mas não deverão servir de habitação.

Artigo 44. - O assoalho do andar terreo deve estar separado do solo 50 centímetros, pelo menos.

Artigo 45. - Os diferentes andares, até 3, deverão ter a altura minima de 4 metros ; de 3 em diante essa altura será proporcional á largura e altura total do predio e á quantidade de individuos que habitarem cada pavimento, de modo a tocar a cada individuo, em cada andar, o espaço nunca inferior a 14 metros cubicos livres.

Artigo 46. - As alcovas que se destinarem a dormitorios ou permanencia constante dos moradores de um predio devem ser prohibidas em absoluto.

Artigo 47. - Não devem ser permittidos nas habitações aposentos de dormir tendo menos de 14 metros cubicos livres para cada individuo.

Artigo 48. - Todos os compartimentos deverão ter, sempre que fôr possível, aberturas para o exterior, dando para a rua, jardins ou pateos interiores, de modo a receberem luz directa e diffusa, não devendo ser admissivel luz reflectida sinão excepcionalmente e em aposentos não destinados á permanencia continua dos habitantes ou a dormitorios.

Artigo 49. - Deverão ser afastados dos dormitorios os compartimentos destinados á installação das cozinhas.

Artigo 50. - As cozinhas deverão ter o solo revestido de camada lisa e impermeavel, devendo ser tambem impermeaveis as paredes até 1m50, pelo menos, acima do chão. Deverão ser bem ventiladas e convenientemente illuminadas.

Artigo 51. - A bacia de aguas servidas deverá ser feita com material impermeavel de superficie lisa e sem guarnições de madeira.

Artigo 52. - Os encanamentos que exgottam estas bacias deverão ter syphão hydraulico interceptor, munido de ralo e caixa de graxa.

Artigo 53. - As chaminés de tiragem devem exeder 1m,50 pelo menos os telhados das casas proximas.

Artigo 54. - Todos os edificios e habitações deverão ter canalização especial de conducção das aguas pluviaes directamente para os exgottos ou sargetas das ruas, nas localidades onde não houver exgottos, devendo ser prohibido exgottamento das aguas para as calçadas dos passeios.

Artigo 55. - As casas nunca deverão ter maior altura do que a largura das ruas, excepto quando ficarem fóra do alinhamento das ruas, ou na hypothese de construcção ou reconstrucção em ruas estreitas e antigas.

Artigo 56. - Não deverá ser permitida latrina, destinada ao uso commum dos moradores, unida aos aposentos de dormir. O espaço a ella destinado deve ser ventilado e bem illuminado.

Artigo 57. - De permeio ao gabinete da latrina e aos aposentos interiores deverá haver um compartimento claro e bem arejado, que nunca deverá servir para dormitorio.

Artigo 58. - O chão do gabinete da latrina deverá ter revestimento impermeavel, prolongando-se a impermeabilidade até á altura de 1m,50.

Artigo 59. - Deverão ser prohibidas as caixas de madeiras para revestimento dos aparelhos hygienicos.

Artigo 60. - A bacia ou receptaculo das latrinas deverá ser de materia impermeavel, solido, polido interiormente, sem relevos nem ornatos. Os aparelhos munidos de fundos moveis e valvulas deverão ser condemnados nas habitações a construir de ora avante.

Artigo 61. - A installação dos aparelhos deverá ser tal, que a bacia e o syphão possam ser constante e rigorosamente limpos e desinfectados, interna e externamente.

Artigo 62. - Todas as latrinas deverão ter syphão simples em - S - com Interceptor hydraulico.

Artigo 63. - Far-se-á a ventilação dos encanamentos pela corôa do syphão.

Artigo 64. - O tubo de ventilação deverá elevar-se a dous metros pelo menos acima dos telhados das casas proximas e bem afastado sempre dos reservatorios ou depositos de agua potavel.

Artigo 65. - Os tubos de descida das latrinas deverão ser impermeaveis e resistentes á acção das materias que por elles circulam.

Artigo 66. - A superficie interna destes tubos deverá ser perfeitamente polida e o seu diametro

- calculado de modo que a velocidade das aguas de lavagem augmente progressivamente.
- Artigo 67. - Servindo a diferentes andares de uma mesma casa, os tubos secundarios abrir-se-ão no tubo de descida, em sentido obliquo.
- Artigo 68. - Não deverá ser permittido um tubo unico de descida para duas casas differentes.
- Artigo 69. - As caixas de agua para lavagem das latrinas deverão ser exclusivamente destinadas a este mister e não poderão ter communicações com o reservatorio de agua potavel.
- Artigo 70. - As caixas deverão dar descargas provocadas ou automaticas intermitentes, convenientemente calculadas.
- Artigo 71. - O jorro de agua descarregado deverá ser calculado para produzir a lavagem completa da bacia e do tubo de descida.
- Artigo 72. - Na construcção dos mictorios deverão ser observados os mesmos preceitos indicados para as latrinas.
- Artigo 73. - Todas as aguas servidas deverão ser conduzidas para os exgottos.
- Artigo 74. - Os encanamentos das aguas servidas de cozinha, banheiros e lavatorios deverão ser separados dos exgottos por meio de interceptor hydraulico.
- Artigo 75. - Os encanamentos de exgottos não poderão em caso algum communicar directamente com os drenos das habitações.
- Artigo 76. - Os drenos deverão entroncar nos collectores dos exgottos, mas sempre separados destes por interceptor hydraulico.
- Artigo 77. - Na falta de galeria de exgottos, deverão ser toleradas as fossas fixas.
- Artigo 78. - Estas fossas deverão ser construidas sempre fóra das habitações e não deverão ter mais de um metro cubico de capacidade.
- Artigo 79. - Deverão ser rigorosamente impermeaveis sem arestas ou reentrancia, protegidas contra a invasão das aguas das chuvas, e outras, perfeitamente fechadas e munidas de tubos de ventilação.
- Artigo 80. - As materias das fossas fixas deverão ser diariamente cobertas com terra secca ou desinfectadas.
- Artigo 81. - As fossas serão esvasiadas e limpas duas vezes por mez, pelo menos, e os residuos nellas contidos levados em caixas fechadas para fóra do limite urbano.
- Artigo 82. - Deve ser prohibido o despejo das materias residuas nos cursos de agua potavel dentro ou fóra das povoações, salvo a hypothese dos arts. 173 e 174 do capitulo 7.º.
- Artigo 83. - Não deverão ser admittidas fossas fixas onde houver cisternas, poços ou nascentes de agua potavel ou para este fim utilizadas.
- Artigo 84. - Na hypothese anterior, ou quando em presença de cursos de agua potavel, as fossas deverão ser substituidas por celhas moveis de material impermeavel.
- Artigo 85. - Para facilitar a remoção dos residuos, esvasiamento e desinfecção das celhas, deverá haver pelo menos duas em cada habitação.
- Artigo 86. - As celhas deverão ser transportaveis e removidas, fechadas, para fóra do limite urbano, antes que haja decomposição dos residuos.
- Artigo 87. - E' recommendavel o esvasiamento das fossas fixas pelo processo pneumatico aperfeiçoado.
- Artigo 88. - Em caso algum as fossas fixas deverão communicar com galerias de aguas fluviaes ou quaesquer conductos permanentes.
- Artigo 89. - Nas localidades onde não houver agua nascente potavel e canalizada, deverão ser permittidas cisternas ou poços.
- Artigo 90. - A agua das cisternas deve ser pura e gosar de todas as qualidades exigidas ás boas aguas potaveis.
- Artigo 91. - Não deverá ser permittida a conservação das cisternas, desde que as analyses demonstrarem que a agua nellas contida não é bastante pura.
- Artigo 92. - Essas analyses poderão ser feitas no Laboratorio de Analyses e Instituto Bacteriologico do Estado, quando as municipalidades não dispuzerem de installações adequadas.
- Artigo 93. - No revestimento das cisternas deve ser absolutamente prohibido o emprego de materias

- toxicas ou putresciveis, como madeira, etc.
- Artigo 94. - A agua das cisternas deverá ser protegida contra a acção dos agentes exteriores, que a possam polluir.
- Artigo 95. - Não serão permittidos estabulos e cocheiras no interior das habitações.
- Artigo 96. - As cocheiras e estabulos das casas particulares deverão ser installados fóra das habitações.
- Artigo 97. - Em sua construcção deverão ser rigorosamente obervados os preceitos hygienicos relativos a quaesquer installações deste genero (cap. 16, art. 335 a 350).
- Artigo 98. - Deve ser terminantemente prohibida a creação de porcos no recinto das cidades.
- Artigo 99. - Não se deverá permittir agglomeração de animaes, mesmo de aves domesticas, quando excessiva, nos centros mais populosos.
- Artigo 100. - O lixo e todos os residuos solidos do interior das casas deverão ser promptamento removidos.
- Artigo 101. - Quando, por força maior, a remoção não puder ser immediata, deverão ser os resíduos desinfectados e depositados em caixas impermeaveis e perfeitamente fechadas, collocadas fóra das casas.
- Artigo 102. - Deve ser terminantemente prohibido atirar lixo á rua.

CAPITULO

III

DAS

HABITAÇÕES

COLLECTIVAS

- Artigo 103. - São habitações collectivas as que domiciliam grande numero de individuos.
- Artigo 104. - Todos os edificios destinados a conter permanentemente grande numero de habitantes deverão ser construidos fóra da agglomeração urbuna.
- Artigo 105. - O terreno deve possuir todas as condições de salubridade exigidas para as construções em geral.
- Artigo 106. - As dimensões deverão ser proporcionaes ao numero dos habitantes e á natureza do estabelecimento.
- Artigo 107. - O principio dominante na construcção das habitações colectivas e que deve ser observado tanto quanto for possível - é a multiplicação dos pavilhões com prejuízo dos andares.
- Artigo 108. - Os pavilhões deverão ser contiguos e não continuos, sempre que for possível.
- Artigo 109. - A iluminação e ventilação deverão ser cuidadosamente estabelecidas.
- Artigo 110. - O espaço o quantidade de ar destinados a cada individuo variarão com a natureza dos estabelecimentos.
- Artigo 111. - Para as habitações collectivas, do mesmo modo que para quaesquer habitações, o soalho do andar terreo distará do solo pelo menos 50 centimetros, e cada um dos andares terá altura proporcional como estabelece o art. 44 do cap. 2.º
- Artigo 112. - Todas as habitações collectivas deverão dispor de abundante abastecimento de agua potavel, proporcional ao numero dos domiciliados.
- Artigo 113. - São imprescindiveis banheiros para os moradores.
- Artigo 114. - As latrinas e todas as installações hygienicas deverão obedecer aos principios estabelecidos para as habitações em geral.
- Artigo 115. - Deverá haver uma latrina para cada grupo de 20 moradores.
- Artigo 116. - As solitarias das prisões não deverão ter menos de 4 metros de comprimento, 4 de altura e 2m,50 de largura, e as suas paredes deverão ser caiadas ou pintadas a oleo.
- Artigo 117. - As janellas deverão ser collocadas de modo a poderem fornecer ao preso ar e luz com abundancia.
- Artigo 118. - O asseio deve ser nellas o mais rigoroso possível e a alimentação rigorosamente calculada e fiscalizada.
- Artigo 119. - Nas prisões communs, as dimensões das salas deverão ser calculadas de modo que

cada preso disponha, pelo menos, de 14 metros cubicos livres.

Artigo 120. - As salas de trabalho deverão ser arejadas e bem illuminadas e as suas dimensões proporcionaes ao numero de operarios. Regulará o assumpto o que for estabelecido para as salas de trabalho dos operarios nas fabricas.

Artigo 121. - Os jardins e pateos são garantias hygienicas que não devem ser descuradas nas prisões e as enfermarias das prisões obedecerão aos preceitos impostos ás enfermarias hospitalares.

Artigo 122. - Nos internatos deverão ser os dormitorios proporcionaes ao numero de alumnos que alojarem, de modo que cada alumno disponha de 14 a 20 metros cubicos de espaço, pelo menos.

Artigo 123. - Os alojamentos dos quartéis deverão ser tambem calculados de accôrdo com o numero de praças nelles alojadas, de modo que para cada praça seja destinado um espaço de 20 a 25 metros cubicos nos alojamentos.

Artigo 124. - Deve ser absolutamente prohibida, nos alojamentos de qualquer natureza, a permanencia de individuos affectados de molestia transmissivel.

Artigo 125. - O director de qualquer estabelecimento de habitação collectiva deverá providenciar immediatamente para que seja removido o doente que, nos termos do artigo precedente, estiver domiciliado no seu estabelecimento, communicando o facto á auctoridade, logo que delle tiver conhecimento.

CAPITULO IV

HOTEIS E CASAS DE PENSÃO

Artigo 126. - O edificio para hotel ou casa de pensão deverá ser escrupulosamente escolhido, tendo-se em consideração muito especial a ventilação e illuminação dos aposentos.

Artigo 127. - O numero de locatarios deverá ser proporcional á capacidade do edificio e não deverão ser permittidos menos de 14 metros cubicos de espaço para cada individuo, nos aposentos dos locatarios.

Artigo 128. - Todos os compartimentos destinados a dormitorio ou permanencia continua dos habitantes deverão ser regularmente ventilados e illuminados, sendo a luz directa e diffusa.

Artigo 129. - As paredes divisorias dos aposentos deverão ser impermeaveis, devendo ser terminantemente prohibidas as subdivisões de taboas.

Artigo 130. - A locação ou habitação dos porões deve ser terminantemente prohibida.

Artigo 131. - Todos os aposentos deverão ser rigorosamente lotados e o numero indicativo da lotação do aposento deverá ser affixado na porta de entrada e de modo bem visivel.

Artigo 132. - Os hotéis e casas de pensão deverão ter abundante estabelecimento de agua, proporcional ao numero dos locatarios.

Artigo 133. - Para cada grupo de 20 habitantes deverá haver uma latrina.

Artigo 134. - As latrinas deverão ser construidas de conformidade com o estabelecido para as habitações em geral.

Artigo 135. - Os corredores, escadas e latrinas deverão ser frequentemente lavados.

Artigo 136. - Não deverão ser admittidos nestes estabelecimentos doentes de molestia transmissivel.

Artigo 137. - Quando occorrer um caso de molestia transmissivel, o proprietario procederá nos termos do que fôr estabelecido para todas as habitações collectivas.

CAPITULO V

HABITAÇÕES DAS CLASSES POBRES

Artigo 138. - Deve ser terminantemente prohibida a construcção de cortiços, convindo que as municipalidades providenciem para que desapareçam os existentes.

Artigo 139. - Não devem ser toleradas as grandes casas subdivididas, que servem de domicilio a grande numero de individuos.

Artigo 140. - Todas as exigencias estabelecidas para as habitações em geral devem ser applicadas ás habitações das classes pobres.

Artigo 141. - As villas operárias deverão ser estabelecidas fóra da agglomeração urbana.

Artigo 142. - As casas para habitação das classes pobres deverão ser construidas em grupos de 4 a 6, no maximo.

Artigo 143. - As installações hygienicas deverão ser particulares para cada caso.

Artigo 144. - Deve ser determinada a lotação dessas casas, não sendo permittidos aposentos de dormir com menos de 14 metros cubicos livres para cada individuo.

Artigo 145. - Não deve ser permittida lavagem de roupas no interior destas habitações e, para evitalo, convem que as municipalidades cuidem do estabelecimento de lavanderias publicas.

CAPITULO

VI

DAS

HABITAÇÕES

INSALUBRES

Artigo 146. - Serão consideradas insalubres as habitações :

1.º Quando não obedecerem ás regras pre-estabelecidas para as habitações em geral.

2.º Quando o solo sobre o qual estiverem collocadas fôr humido ou alagadiço.

3.º Quando todos os compartimentos não forem convenientemente arejados e illuminados.

4.º Quando houver falta de asseio no interior e em suas dependencias.

5.º Quando nos pateos e quintaes houver accumulo de lixo e immundicies.

6.º Quando houver pouco cuidado na conservação das latrinas e exgottos.

7.º Quando não for abastecida de agua sufficiente para todos os misteres.

8.º Quando as latrinas interiores e exgottos não puderem ser lavados com agua abundante, lançada de modo intermittente e a jorro forte.

9.º Quando todos os encanamentos das installações hygienicas não forem separados da canalização geral de exgottos por interceptores hydraulicos.

10. Quando o numero de individuos domiciliados fôr superior á sua capacidade, determinada por cubação.

11. Quando conviverem promiscuamente na habitação homens e animaes.

Artigo 147. - Si a habitação fôr saneavel, urge providenciar para que desapareçam as causas da insalubridade.

Artigo 148. - Quando o saneamento fôr impossivel, deverá ser condemnado o immovel, e a demolição ou interdicto é medida que se impõe.

CAPITULO

VII

FABRICAS

e

OFFICINAS

Artigo 149. - As fabricas e officinas que podem concorrer para modificar o meio sanitario estão classificadas em tres categorias : incommodas, perigosas e insalubres.

Artigo 150. - São incommodas, quando rigorosamente não é necessario afastal-as das habitações, permittindo-se, porém, a permanencia dellas, desde que não incomodem nem causem damno aos vizinhos.

Artigo 151. - As perigosas são as que podem ficar proximas das habitações, mas submettidas á continua e efficaz vigilancia.

Artigo 152. - São insalubres as que, pela natureza da sua producção, não devem ficar proximas das habitações.

Artigo 153. - Na generalidade dos casos, as fabricas as mais prejudiciaes nenhum damno causam a

- 2000 metros de distancia.
- Artigo 154. - As auctoridades locais deverão determinar onde devem ser construídas as fabricas e officinas, e para onde deverão ser removidas as que são prejudiciaes.
- Artigo 155. - A natureza das industrias regula o maior ou menor afastamento das fabricas em relação aos centros populosos.
- Artigo 156. - Outro tanto se deve fazer em relação ás fabricas de productos explosivos.
- Artigo 157. - Em todas as fabricas deverão ser cuidadosamente adoptados meios adequados que protejam não só os operarios, como a população, da acção das poeiras, gazes e vapores prejudiciaes.
- Artigo 158. - Na installação dos machinismos ter-se-á em muita consideração que as habitações proximas e as operarias fiquem ao abrigo de quaesquer accidentes.
- Artigo 159. - A salas de trabalho das fabricas e officinas deverão ser installadas de modo que a ventilação e a illuminação se façam perfeitamente.
- Artigo 160. - A ventilação será calculada de modo que cada operario disponha de 30 a 50 metros cubicos de ar renovado por hora e conforme a natureza da industria.
- Artigo 161. - Para cada operario deve ser reservado um espaço calculado em 8 metros cubicos, no minimo, durante as horas do dia.
- Artigo 162. - Os operarios que trabalharem á noite deverão dispor de um espaço correspondente a 14 metros cubicos, no minimo.
- Artigo 163. - Para illuminação das fabricas é preferível a luz electrica, mas enquanto não for susceptível de ser generalizada, poderá ser substituída por gaz de carvão de pedra, illuminação a petroleo ou outra consoante aos recursos de cada localidade.
- Artigo 164. - Na construcção das fabricas e officinas deverão ser observados os preceitos geraes estabelecidos para as habitações.
- Artigo 165. - Para certas industrias, como fusão de sebo, fabrico de sabão, vellas, etc, etc, será necessario que o chão das fabricas tenha revestimento impermeavel e que este revestimento se faça nas paredes, até á altura de 2 metros.
- Artigo 166. - Todas as dependencias das fabricas e officinas deverão ser conservadas com o mais rigoroso asseio.
- Artigo 167. - Annualmente deverão ser pintadas ou caiadas.
- Artigo 168. - O anseio de todos os utensilios das fabricas e officinas será cuidadosamente mantido.
- Artigo 169. - As fabricas e officinas deverão ter abundante abastecimento de agua potavel, proporcionalmente calculada, de accôrdo com o numero dos operarios.
- Artigo 170. - Para os misteres industriaes e nas localidades onde houver escassez de agua potavel canalizada, deverá ser permittido o uso de agua differente, dependendo esta concessão da natureza da industria.
- Artigo 171. - Os residuos das fabricas deverão ser promptamente removidos e os residuos liquidos, que não tiverem applicação industrial, encaminhados para as galerias de exgottos.
- Artigo 172. - Os exgottos das fabricas deverão ser separados da canalização geral por meio de interceptores hydraulicos.
- Artigo 173. - Na falta de canalização de exgottos, os residuos poderão ser lançados nos rios, mas depois de purificados.
- Artigo 174. - O lançamento nestes casos deve ser feito sempre no meio do rio, onde a corrente é mais forte e tambem a jusante da povoação.
- Artigo 175. - Os residuos solidos, que não forem aproveitaveis para outras industrias, serão incinerados no estabelecimento ou removidos para fóra do limite urbano.
- Artigo 176. - Nos estabelecimentos industriaes, onde trabalharem individuos dos dous sexos, haverá latrinas reservadas para cada sexo.
- Artigo 177. - Como para quaesquer outras casas de habilitação collectiva, deverá haver sempre uma latrina para cada grupo de 20 individuos.
- Artigo 178. - As latrinas deverão ser collocadas fóra e distante das salas de trabalho e construidas de

accôrdo com o estabelecido para as latrinas de quaesquer habitações.
 Artigo 179. - O trabalho diario deve durar 12 horas, no maximo, havendo intervallo para as principais refeições.

Artigo 180. - As creanças menores de 12 annos não deverão ser admittidas aos trabalhos communs das fabricas e officinas. As auctoridades competentes poderão entretanto determinar certa ordem de trabalho accessivel ás creanças de 10 a 12 annos.

Artigo 181. - O trabalho nocturno, além das 9 horas, é terminantemente prohibido aos meninos menores de 15 annos e ás mulheres até 21 annos.

Artigo 182. - Nas fabricas não poderão ser admittidos operarios, não vaccinados.

Artigo 183. - Todas as fabricas deverão ter um regimento, onde ficarão consignados os deveres dos operarios relativos á boa execução dos preceitos hygienicos.

CAPITULO

VIII

ESCOLAS

Artigo 184. - Os edificios para escolas devem ser cuidadosamente construídos em local, cujo solo esteja perfeita e completamente saneado, de accôrdo com o que fica estabelecido em relação ás habitações em geral.

Artigo 185. - Deverão ser collocados, longe dos hospitaes, cemiterios, fabricas, egrejas, prisões, etc, etc.

Artigo 186. - Deverão ficar situados em ruas pouco concorridas e o mais distante possível da agglomeração urbana.

Artigo 187. - Não deverão ser sombreados por outros edificios ou arvoredos.

Artigo 188. - A orientação variará conforme a direcção dos ventos reinantes, devendo entretanto ficar sempre abrigadas dos ventos prejudiciaes

Artigo 189. - Sempre que fôr possível, as escolas deverão ler um só pavimento.

Artigo 190. - As salas de classe deverão estar collocadas acima do solo, 1 a 2 metros, no maximo.

Artigo 191. - As escadas deverão ser largas, rectas ou quebradas em angulos rectos com patamares e os degraus não deverão ter mais de 15 a 16 centimetros de altura.

Artigo 192. - As portas de entrada deverão ser amplas e altas e communicarão com espaçoso vestibulo.

Artigo 193. - Os corredores deverão ser evitados tanto quanto fôr possível.

Artigo 194. - As dimensões das salas de classes devem variar, segundo o numero de alumnos que as frequentam ; no entretanto nenhuma sala de classe deverá admittir mais de 50 alumnos.

Artigo 195. - Cada alumno disporá de 1 metro e 25 centimetros quadrados de superficie em uma sala, cuja altura fôr de 4 a 5 metros e deverá, dispor no minimo de 30 metros cubicos de ar renovado por hora.

Artigo 196. - A ventilação da sala deverá ser feita de modo o mais completo e continuo e as correntes de ar deverão ser taes, que não prejudiquem a saúde das creanças.

Artigo 197. - A illuminação da sala deve ser unilateral esquerda, sendo tolerada a bilateral, comtanto que não proceda de faces parallelas.

Artigo 198. - Será boa a illuminação quando do logar menos favorecido, puder se divisar o horisonte em uma extensão vertical de 30 centimetros.

Artigo 199. - A unica illuminação artificial que, sem inconvenientes, pode ser adoptada, é a electrica. São entretanto toleradas a illuminação a gaz ou petroleo, sem embargo de serem anti-hygienicas.

Artigo 200. - As janellas das salas de classe deverão ser abertas na altura de 1.m 20 sobre o soalho e se approximarão do tecto, tanto quanto fôr possível.

Artigo 201. - Os vãos entre as janellas deverão ter a menor largura possível

Artigo 202. - A fórmula da sala de classe deve ser de preferencia a rectangular e a largura do rectangulo deverá ser calculada de modo que a illuminação satisfaça os requisitos hygienicos.

Artigo 203. - A mobilia escolar deve ser cuidadosa e escrupulosamente escolhida e as suas dimensões variarão com o tamanho dos alumnos. Tambem deverá ser cautelosamente escolhido o material de ensino.

Artigo 204. - As horas de trabalho deverão ser interrompidas para que os alumnos tenham repouso.

Artigo 205. - As gymnastica devera ser obrigatoria e de accôrdo com o methodo que mais vantagens offerecer.

Artigo 206. - Deverá haver nas escolas pateos e jardins, que servirão de recreio e offerecerão todas as vantagens higienicas exigiveis.

Artigo 207. - Nos pateos e jardins deverá haver logares abrigados, de fórma que não sejam os alumnos privados de exercicios nos dias chuvosos.

Artigo 208. - As installações higienicas das escolas deverão ser collocadas longe dos pontos frequentados, obedecerão rigorosamente aos preceitos preestabelecidos para as habitações em geral e deverão ser severa e cuidadosamente fiscalizadas.

Artigo 209. - O asseio no interior do estabelecimento, nos jardins, pateos e quaesquer outras dependencias, deverá ser cuidadosamente observado em seus mais insignificantes detalhes.

Artigo 210. - Não deverão ser admittidos á matricula nas escolas os alumnos não vaccinados.

Artigo 211. - Deverá ser interdicta a frequencia na escola aos alumnos que soffrerem ou forem acommettidos de molestia transmissivel.

Artigo 212. - Os internatos estão sujeitos ás leis das escolas e das habilitações collectivas.

CAPITULO

IX

THEATROS

Artigo 213. - Os edificios para theatros deverão ser construidos isoladamente, sem contacto com outros predios, com architectura apropriada e de accordo com o estabelecido para as habitações em geral.

Artigo 214. - Serão munidos de aparelhos de ventilação e, sempre que fôr possivel, de caloriferos e refrigeradores e registros de incendio, dentro e em torno do edificio, munidos das competentes mangueiras.

Artigo 215. - Além da ventilação natural, devem-se ter em consideração os processos de ventilação artificial, que deverão ser applicados nos edificios dos theatros.

Artigo 216. - O ar introduzido artificialmente nos salões deve ser puro e dirigido de modo que a velocidade da corrente aerea não incommode os espectadores.

Artigo 217. - A ventilação natural deve ser directa e nunca feita atravez de corredores.

Artigo 218. - Os pontos elevados devem merecer especial attenção, quando se tratar de ventilação.

Artigo 219. - Cada espectador deverá dispôr de 50 metros cubicos de ar renovado por hora.

Artigo 220. - Sendo a illuminação electrica a unica que satisfaz completamente as exigencias da hygiene, serão no entretanto tolerados outros processos de illuminação, emquanto não fôr possivel a systematização da luz electrica, sendo porém indispensavel que a illuminação, si fôr electrica ou a gaz, seja sempre acompanhada de outra suplementar a velas.

Artigo 221. - Todos os theatros serão munidos interiormente de mictorios, latrinas e lavabos para homens e de toilettes para senhoras com os aparelhos higienicos indispensaveis.

Artigo 222. - O vestibulo do edificio e a caixa do palco deverão ser proporcionaes á platéa ou sala de espectadores.

Artigo 223. - Quando houver por baixo do compartimento de orchestra um tympano ou caixa tympanica regulada á água, é imprescindivel que o tympano seja munido de valvulas para dar escoamento á agua.

Artigo 224. - Além do panno de bocca que fecha a abertura do arco de *avant-scène*, o theatro deverá possuir uma tela metallica que se adaptará a esta abertura subindo e descendo como o panno de bocca

Artigo 225. - Os camarins dos artistas deverão ser confortaveis, limpos, arejados com luz directa, e, sempre que for possivel, ficarão fóra do palco e em comunicação facil e directa com elle.

Artigo 226. - Além de um salão destinado aos espectadores e da bilheteria, salas para guarda-roupa, guarda-accessorios e deposito de scenario, todos os theatros deverão ter, sempre que for possivel uma sala ou officina de pintura e outras para restaurantes, botequins, etc.etc.

Artigo 227. - Toda a charpente ou armação do telhado deverá ser de preferencia metallica.

Artigo 228. - O telhado deverá ter altura tal, na parte correspondente ao palco, que os pannos de bocca e vistas de fundo possam subir e descer inteiros, sem dobrar.

Artigo 229. - O porão do palco, sempre que for possivel deverá ter tambem altura bastante para que as vistas possam descer inteiras, ou dobrando apenas no terço de sua altura.

Artigo 230. - E' imprescindivel que todas as portas sejam de abrir de dentro para fóra.

Artigo 231. - Todas as escadas deverão ser rectas ou quebradas em angulos rectos com patamares largos.

Artigo 232. - Os scenarios tangões, gambiarras, bambinellas, armações de madeira e panno, cordoame do serviço do palco deverão ser incombustiveis.

Artigo 233. - Os corredores ou logares de passagem deverão ser largos e de facil circulação.

Artigo 234. - As egrejas e quaesquer outras salas ou casas de reunião, onde se dê agglomeração de pessoas por tempo variavel, deverão ser sujeitas ás prescripções supra-citadas nos pontos que lhes forem applicaveis.

CAPITULO

X

ALIMENTAÇÃO

PUBLICA

Artigo 235. - Deverão as municipalidades exercer a maxima fiscalização sobre a alimentação publica.

Artigo 236. - Quando os generos forem considerados falsificados, ou suspeitos de o serem, deverá ser interdicto o seu consumo, até que sejam examinados e definitivamente julgados nos Laboratorios do Estado.

Artigo 237. - Os alimentos contaminados por germens ou parasitas e os suspeitos de contaminação não deverão ser consumidos; a interdicção da venda será imposta, até que os exames chimicos e bacteriologicos sejam feitos.

Artigo 238. - Os alimentos falsificados, quando a falsificação for julgada prejudicial á natureza e qualidade delles, os que forem declarados contaminados, assim como os putrefactos, deverão ser immediatamente inutilizados.

Artigo 239. - Os animaes doentes ou suspeitos nao poderão ser abatidos nem vendidos nos mercados para consumo publico.

Artigo 240. - As fructas mal sazoadas, ou em decomposição, deverão ser consideradas prejudiciaes e como taes condemnadas e destruidas.

CAPITULO

XI

PADARIAS,

BOTEQUINS,

RESTAURANTES

Artigo 241. - Nas padarias, botequins e restaurantes deverão os logares de trabalho e os corredores ser conservados com extremo asseio.

Artigo 242. - Todos estes locaes deverão ser convenientemente ventilados e claros e ficar ao abrigo das emanações das latrinas e exgottos.

Artigo 243. - O soalho e as paredes destes estabelecimentos deverão ser cuidadosamente mantidos com rigorosa limpeza e bem assim todos os utensilios e instrumentos de trabalho e os materiaes

para preparação dos alimentos
 Artigo 244. - O local do trabalho, os depositos, armazens e adegas não poderão servir de dormitório ou alojamento de empregados nem communicar directamente com elles.
 Artigo 245. - O pessoal empregado deve conservar-se com asseio irreprehensivel e no trabalho só deverá usar de vestimentas que sejam de facil lavagem e limpeza.

CAPITULO

XII

AÇOUGUES

Artigo 246. - Os açougues serão exclusivamente destinados á venda das carnes verdes.
 Artigo 247. - O chão das casas de açougues e as paredes, até 2 metros de altura acima do solo, deverão ter revestimento impermeavel.
 Artigo 248. - O solo deverá ter ligeira declividade para facilitar as lavagens e facil escoamento dos liquidos.
 Artigo 249. - As portas deverão ser gradeadas para que o ar circule na casa dia e noite.
 Artigo 250. - Deverão ser de marmore as mesas ou balcões dos açougues, e a sua lavagem, bem como a do chão e paredes, deverá ser feita diariamente, e a jorro largo, logo que terminar a distribuição da carne.
 Artigo 251. - As municipalidades deverão limitar a hora em que diariamente deve cessar o commercio das carnes verdes.
 Artigo 252. - Não deve ser permittido aos açougueiros vender carnes salgadas ou conservadas.
 Artigo 253. - Os utensilios dos açougueiros deverão ser conservados com o maior asseio.
 Artigo 254. - Nos açougues o abastecimento de agua potavel deve ser abundante.
 Artigo 255. - Os residuos liquidos deverão ser canalizados para os exgottos e os encanamentos separados por interceptor hydraulico.
 Artigo 256. - As salas dos açougues não poderão ser utilizadas como dormitorios nem mesmo temporariamente.

CAPITULO

XIII

MERCADOS

Artigo 257. - Os mercados deverão ser reservados para a venda de generos alimenticios e installados de modo que sejam accessiveis por todos os lados.
 Artigo 258. - Suas dimensões deverão ser proporcionaes á importancia das localidades, e a sua architectura simples e adequada ao fim especial.
 Artigo 259. - Os mercados deverão ser sempre espaçosos e altos e a sua ventilação feita por todas as faces.
 Artigo 260. - As divisões internas deverão ser feitas com paredes impermeaveis e as portas sempre amplas e gradeadas para que o ar circule no interior durante a noite, como durante o dia.
 Artigo 261. - As aberturas de ventilação deverão ser construidas na parte superior.
 Artigo 262. - A illuminação deverá ser completa, mas de modo que não haja desenvolvimento de calor interno.
 Artigo 263. - As diversas especies de generos deverão ser expostas em secções distinctas.
 Artigo 264. - O chão deverá ser rigorosamente impermeavel, tendo a necessaria declividade para facilitar o escoamento dos liquidos.
 Artigo 265. - Os mercados deverão ter abundancia de agua potavel e convenientemente distribuida.
 Artigo 266. - Os residuos liquidos dos mercados deverão ser directamente encaminhados para os exgottos urbanos, sendo os encanamentos conductores invariavelmente separados das galerias de exgottos, por meio de interceptores hydraulicos.

Artigo 267. - As jaulas ou gaiolas de animais alojados nos mercados deverão ser forradas de zinco ou de qualquer material impermeável, que o substitua ; além disso, deverão ter fundo duplo e ser diariamente lavadas com bastante água.

Artigo 268. - As mercadorias húmidas não deverão ser postas em contacto com materiais permeáveis,

,nem depositadas ou conservadas em vasos de cobre, zinco, ou ferro galvanizado.

Artigo 269. - Todos os utensílios e instrumentos usados nos mercados deverão ser conservados com o mais escrupuloso asseio.

Artigo 270. - Em dias determinados, a juízo de autoridade competente, deverão ser todas as lojas evacuadas e rigorosamente lavadas.

Artigo 271. - As mesas para géneros alimentícios de origem animal deverão ser de mármore e construídas com inclinação bastante para deixar correr os líquidos e facilitar a lavagem.

Artigo 272. - Deverão ser proibidos reservatórios e quaisquer depósitos de água, construídos de madeira.

Artigo 273. - Deve ser terminantemente proibida a instalação de mictórios e latrinas no recinto dos mercados.

CAPITULO

XIV

MATADOUROS

Artigo 274. - Em cada localidade é preferível que o matadouro seja único.

Artigo 275. - Deve ser edificado fora e distante do limite urbano e colocado na direcção oposta àquella em que os povoados tenham mais tendência a se desenvolverem.

Artigo 276. - Deverá ficar fóra do trajecto dos ventos reinantes, que sopram em direcção aos povoados.

Artigo 277. - Deve dar fácil acesso ao gado e ser de fácil e rápida comunicação com o centro do povoado.

Artigo 278. - Sempre que for possível, deverá ser colocado em ponto elevado na encosta de uma montanha.

Artigo 279. - Deverá ser rodeado de muralhas altas ou de espessos arvoredos.

Artigo 280. - Deverá ficar próximo de cursos de água, que corram em direcção oposta à povoação, e ser abundantemente abastecido de boa água.

Artigo 281. - Os seus resíduos líquidos só deverão ser lançados aos rios, depois de depurados e mesmo neste caso o lançamento deverá ser feito no centro da correnteza, onde as águas têm maior velocidade.

Artigo 282. - Havendo pequeno volume de água nos rios, é preferível lançar os resíduos líquidos nos campos previamente preparados.

Artigo 283. - Os resíduos líquidos deverão ser exgotados por meio de galerias subterrâneas.

Artigo 284. - Na construção destes exgottos deverão ser observados os preceitos estabelecidos para quaisquer exgottos.

Artigo 285. - Ter-se-á especial cuidado na construção e conservação destes exgottos, que são facilmente obstruíveis.

Artigo 286. - O chão das diversas secções do matadouro deverá ser perfeitamente liso e impermeável, tendo a inclinação necessária para favorecer o fácil e rápido escoamento dos líquidos.

Artigo 287. - As paredes deverão ser impermeáveis até 2 metros, no mínimo, acima do solo.

Artigo 288. - Depois do serviço diário, deverão ser lavadas, invariavelmente, todas as dependências do matadouro e todos os utensílios e instrumentos que servem à matança.

Artigo 289. - As lavagens deverão ser feitas com água abundante e a fortes jactos.

Artigo 290. - As carnes deverão ser depositadas em tendas para ali sofrerem o enxugo.

Artigo 291. - Os tendas deverão ser amplas e escrupulosamente ventilados, espaçosos e abastecidos

de agua limpa e abundante.

Artigo 292. - As carnes só deverão ser levadas aos centros consumidores, depois de soffrerem o enxugo sufficiente, que lhes garanta a conservação.

Artigo 293. - As visceras e todos os residuos solidos deverão ser prompta e rapidamente removidos para os logares em que tiverem de ser submittidos aos necessarios preparos.

Artigo 294. - No transporte das carnes e visceras devem ser empregados vagonetes metalicos.

Artigo 295. - Todas as secções ou fabricas de residuos deverão ser construidas de conformidade com o indicado para o logar da matança.

Artigo 296. - O local reservado para depositar as materias excrementicias deverá ser murado e perfeitamente estanque.

Artigo 297. - Os residuos nunca deverão transitar pelos tendaes.

Artigo 298. - Ao lado dos matadouros devem ser installadas as fabricas de fusão de sebo e outras de preparar residuos.

Artigo 299. - Com estas industrias deverão ser rigorosamente observados os preceitos recommendados para os matadouros.

Artigo 300. - Deve ser terminantemente prohibida a entrada de cães nos matadouros.

Artigo 301. - O gado só devo entrar para o matadouro na occasião da matança.

Artigo 302. - Os curraes onde o gado espera deverão ser construidos de madeira, para que nelles se possa manter o mais rigoroso asseio.

Artigo 303. - As municipalidades não deverão dispensar nos matadouros a presença de veterinario competente para proceder ao exame do gado, antes da matança.

Artigo 304. - Deverão ser rejeitados os animaes que não estiverem em condição de fornecer carne de boa qualidade.

Artigo 305. - Os animaes que soffrerem de molestia transmissivel deverão ser cuidadosamente separados, providenciando-se para que elles não contaminem os outros nem os operarios.

Artigo 306. - As carnes e as visceras dos animaes abatidos deverão ser cautelosamente examinadas, e rejeitadas as que estiverem contaminadas ou suspeitas.

Artigo 307. - Nos casos de duvida, o veterinario deve colher todos os elementos e dados precisos para os exames micrographicos e elucidação do diagnostico.

Artigo 308. - As carnes examinadas e julgadas boas deverão ser marcadas com um signal que indique terem sido examinadas.

Artigo 309. - As carnes e visceras dos animaes rejeitados deverão ser immediatamente destruidas, si não se prestarem a misteres industriaes, conforme a natureza da industria ou da molestia.

Artigo 310. - Além de feita nos matadouros, a inspecção das carnes deve ser feita tambem nos açougues e ambulancias, prohihindo-se nelles a venda das carnes que não estejam em perfeito estado.

CAPITULO

XV

ABASTECIMENTO DE AGUA

Artigo 311. - A agua destinada aos usos domesticos deverá ser potavel e inteiramente insuspeita de polluição.

Artigo 312. - Provirá de manancial sempre que fôr possivel com origem em serra.

Artigo 313. - As mattas existentes nas cabeceiras deverão ser conservadas do melhor modo possivel.

Artigo 314. - Deverão ser absolutamente prohibidas habitações acima das represas ou tomadas de agua.

Artigo 315. - Deve ser prohibido *in limine* o systema de açudes para captação de mananciaes, que têm de fornecer agua potavel para os usos hygienicos e domesticos.

Artigo 316. - As aguas exclusivamente destinadas aos usos industriaes e serviços publicos podem provir de açudes e mesmo de mananciaes, que se acharem a jusante de habitações.

- Artigo 317. - Sempre que por qualquer consideração convier, podem-se fazer canalizações distintas para os usos domesticos e os de caracter industrial e serviço publico.
- Artigo 318. - Para supprimento de agua, deve-se calcular, como regra, sob a base, no minimo, de 200 litros diarios por habitante, nas cidades de 50.000 habitantes para cima.
- Artigo 319. - Nas cidades até 10.000 habitantes a base para o calculo deverá ser de 150 litros diarios, por habitante.
- Artigo 320. - Para as localidades, de menos de 10.000 habitantes, deve tomar-se para base do calculo 100 litros diarios, para cada habitante
- Artigo 321. - Para adopção da agua a supprir deve vigorar como criterio de valor a preferencia instinctiva que lhe a derem os habitantes mais antigos do logar dos mananciaes e circumvizinhanças.
- Artigo 322. - Além disso deverão ser as aguas sujeitas ás analyses chimica, hydrotimetria e micrographica.
- Artigo 323. - Junto do ponto de tomada das aguas deverá haver sempre caixas longas de areia.
- Artigo 324. - Para o supprimento á população deverá ser preferido o systema de conducção de agua pela gravidade.
- Artigo 325. - A conducção por machinas elevatorias só deverá ser adoptada em casos extremos.
- Artigo 326. - Deverá haver em cada localidade tantos reservatorios de distribuição quantos sejam necessarios para assegurar supprimentos regulares e uniforme nos seus differentes pontos.
- Artigo 327. - Estes reservatorios deverão funcionar egualmente, como compensadores.
- Artigo 328. - A distribuição de agua deve ser feita por supprimentos obrigatorios e consumo livre.
- Artigo 329. - O unico meio logico de bem distribuir a agua é o emprego do hydrometro ou contador de agua.
- Artigo 330. - Em cada localidade deverá ser mantido um supprimento obrigatorio de determinada e uniforme quantidade de agua, por preço modico, ao alcance de todos.
- Artigo 331. - O consumo excedente ao supprimento obrigatorio deverá ser livre e facultativo, mas sujeito a taxas mais elevadas.
- Artigo 332. - Deve ser facultativa a installação de reservatorios nas habitações para distribuição interior de agua potavel, além do quaesquer outras independentes, que servirão ás latrinas e a outros usos.
- Artigo 333. - As auctoridades locaes devem aconselhar e vulgarizarão por todos os meios o uso dos filtros domesticos.
- Artigo 334. - Não será permittida a distribuição de agua por habitação sem o estabelecimento previo de uma rede de exgottos.

CAPITULO XVI

COCHEIRAS E ESTABULOS

- Artigo 335. - Devem ser prohibidas cocheiras e estabulos, nos pontos da cidade e povoações em que a população fôr densa, salvo os casos dos arts. 70 e 71 do capitulo 2.º com relação a cocheiras e estabulos particulares.
- Artigo 336. - As municipalidades devem determinar em cada cidade a área onde taes installações devem ser prohibidas.
- Artigo 337. - Os estabulos o cocheiras devem ficar sempre isolados e afastados das habitações.
- Artigo 338. - Deverão ser collocadas a distancia de 8 metros pelo menos das ruas e praças publicas.
- Artigo 339. - O chão das cocheiras deverá ser revestido de camada impermeavel e resistente e deverá ter inclinação necessaria para escoamento dos residuos liquidos e das aguas de lavagens.
- Artigo 340. - As paredes deverão ser revestidas de camada impermeavel até 1 metro e meio, pelo menos, acima do solo.
- Artigo 341. - Cada animal deve dispor de 18 metros cubicos de espaço, pelo menos.

Artigo 342. - As baias deverão ter 3 metros de comprimento por 1 metro e 80 de largura, pelo menos.

Artigo 343. - A altura dos estabulos e cocheiras nunca deverá ser inferior a 3 metros.

Artigo 344. - A ventilação e iluminação devem ser cuidadosamente estabelecidas.

Artigo 345. - Os tectos deverão ser construídos de forma que a limpeza seja fácil.

Artigo 346. - Nos estabulos e cocheiras deve haver abundância de água potável.

Artigo 347. - As matérias escrementícias deverão ser diariamente removidas e, quando não o possam ser com prontidão, deverão ser depositadas em caixões fechados e impermeáveis.

Artigo 348. - Os líquidos residuais dos estabulos e cocheiras deverão ser directamente conduzidos para os exgottos.

Artigo 349. - O encanamento conductor dos líquidos das cocheiras e estabulos deverá ser separado da canalização geral por meio de interceptor hidráulico.

Artigo 350. - Nas localidades, onde não houver galerias de exgottos, deverão ser permitidos depósitos para resíduos das cocheiras, sendo estes depósitos completamente fechados, impermeáveis e ventilados, e construídos de modo a poderem ser facilmente esvaziados e desinfectados.

Artigo 351. - Todos os estabulos e cocheiras deverão ser diariamente lavados.

Artigo 352. - Anualmente deverão ser as cocheiras e estabulos caiados e pintados, sem prejuízo das imposições que as autoridades têm o direito de fazer, sempre que pelo seu mau estado de conservação e asseio puderem prejudicar a salubridade pública.

Artigo 353. - Nos estabulos e cocheiras onde houver aglomeração de animais deverá haver um ou mais compartimentos, perfeitamente isolados, onde deverão ser recolhidos os atacados de molestias infectuosas.

Artigo 354. - Em quaisquer cocheiras e estabulos deve ser terminantemente proibida a conservação de animais doentes promiscuamente com os que gozarem saúde e bem como a existência de aposentos que sirvam de habitação humana.

Artigo 355. - As forragens deverão ser armazenadas em local apropriado e independente do occupado pelos animais.

Artigo 356. - Os estabulos deverão ser severamente fiscalizados para que não seja fornecido á população leite de má qualidade.

Artigo 357. - Só deverá ser permitido o consumo do leite fornecido por vacas que estejam em perfeita integridade de saúde.

Artigo 358. - As vasilhas e utensílios empregados nos estabulos deverão ser conservados com o mais apurado asseio.

Artigo 359. - Não devem ser permitidas vasilhas de chumbo, cobre, latão, zinco, ou ferro cujo esmalte contenha chumbo.

Artigo 360. - Não devem ser permitidos tratadores de vacas ou manipuladores de leite que sofram de molestias transmissíveis.

CAPITULO

XVII

CASAS DE BANHOS, BARBEIROS E CABELLEIROS

Artigo 361. - As casas que fornecem banho ao público deverão apresentar a máxima limpeza possível, principalmente nos quartos ou aposentos de banhos.

Artigo 362. - O chão e paredes desses aposentos até 3 metros de altura deverão ter revestimento impermeável, sendo preferível o ladrilho esmaltado azulejo para as paredes e o ladrilho ou o mármore para o chão com as juntas bem feitas e perfeitamente estanques.

Artigo 363. - As banheiras poderão ser de mármore polido, sendo preferíveis as de ferro esmaltado. As de cimento não deverão ser admittidas.

Artigo 364. - O chão dos quartos de banho deverá ter ligeira inclinação, para facilitar as lavagens e

prompto escoamento dos líquidos.

Artigo 365. - As aguas utilizadas nos banhos serão conduzidas ao exgotto por meio de encanamento especial, separado dos encanamentos das latrinas por interceptor hydraulico.

Artigo 366. - As aguas destinadas aos banhos, tanto quentes como frias, deverão ter deposito especial e inteiramente independente dos depositos destinados aos outros misteres da casa.

Artigo 367. - O chão dos quartos de banhos será coberto em frente ás banheiras por grade de madeira, que deverá ser diariamente limpa e enxuta.

Artigo 368. - Os lençóis das casas de banho e as toalhas e pannos de barba das casas de barbeiro e cabelleireiro não poderão servir mais de uma vez, devendo haver todo o cuidado em evitar que o lençol que serviu a um banhista possa servir a outro antes de novamente lavado, desinfectado e secco. O mesmo cuidado deve haver com as toalhas e pannos de barba.

Artigo 369. - As banheiras deverão ser sempre lavadas após cada banho, havendo o cuidado de desinfectal-as, passando pelas suas paredes um panno embebido em agua phenicada na proporção de 5 % em seguida á lavagem.

Artigo 370. - O sabão para os banhos deverá ser fornecido a cada banhista em quantidade tal que apenas chegue para um banho devendo ser inutilizada a porção que porventura restar, que não poderá ser empregada em outro banho.

Artigo 371. - Não é permittida a existencia de latrinas nem mictorios nos quartos de banhos.

Artigo 372. - Todos os quartos de banhos deverão ter janellas com venezianas pelas quaes se faça a renovação do ar.

Artigo 373. - Os pentes, navalhas e escovas dos quartos de banhos e das casas de barbeiros e cabelleireiros serão diariamente lavados, após cada serviço, com agua de sabão e enxutos com bucha phenicada, sendo as navalhas passadas pela chamma de uma lampada de alcool.

Artigo 374. - As tigelas e pinceis dos barbeiros e cabelleireiros serão igualmente lavados após cada serviço em uma solução de agua phenicada, na proporção de 5 %, e depois enxutos com bucha phenicada.

Artigo 375. - Os lavabos dos quartos de banhos e dos barbeiros e cabelleireiros serão igualmente desinfectados após cada serviço, passando-se pelas paredes da bacia um panno embebido em agua phenicada na proporção de 5 % (cinco por cento).

Artigo 376. - Os quartos de banhos não poderão servir de dormitorio ou alojamento de empregados do estabelecimento.

Artigo 377. - Tanto nas casas de banhos como nos barbeiros e cabelleireiros o pessoal empregado deve apresentar-se com asseio irreprehensivel, mudando de roupa diariamente.

Artigo 378. - O chão das casas de banho e da de barbeiros e cabelleireiros será varrido com frequencia durante o dia e o cisco depositado em caixão, de mistura com chlorureto de cal até a sua remoção para fóra do estabelecimento.

CAPITULO

XVIII

LAVANDERIAS

PUBLICAS

Artigo 379. - Não deve ser permittida a lavagem de roupa no interior das habitações que não dispozerem de pateos apropriados.

Artigo 380. - As municipalidades deverão providenciar para o estabelecimento de lavanderias publicas.

Artigo 381. - Os moradores de casas que não dispuzerem de pateos ou quintaes, onde possam ser installadas as respectivas lavanderias, deverão soccorrer-se das lavanderias publicas.

Artigo 382. - Todas as lavanderias deverão ser afastadas das habitações.

Artigo 383. - Nos pontos das povoações em que a população for condensada não deverão ser installadas lavanderias publicas.

Artigo 384. - O solo nas lavanderias deverá ser revestido de calçamento estanque e perfeitamente

impermeavel.

Artigo 385. - Deverá ter declividade sufficiente para que as aguas escoem com toda a facilidade.

Artigo 386. - As aguas usadas deverão ser conduzidas directamente para o exgotto, por meio de canalização subterranea.

Artigo 387. - Todos os encanamentos das lavanderias deverão ser separados da canalização de exgottos, por meio do interceptor hydraulico.

Artigo 388. - Nas localidades onde não houver systema de exgottos, as aguas das lavanderias deverão ser lançadas nos campos, fóra do limite urbano, depois de depuradas pela cal.

Artigo 389. - Deve ser terminantemente prohibido lançar estas aguas nos cursos de agua, em poços ou em cisternas.

Artigo 390. - O material empregado na construcção das lavanderias deverá ser solido, resistente e impermeavel.

Artigo 391. - As lavanderias deverão ser bem claras e ventiladas, tendo a altura média de 5 metros.

Artigo 392. - As pias ou tanques de lavagem deverão ter facil e completo escoamento.

Artigo 393. - A superficie destinada a cada lavandeirosio deverá ser inferior a 1 metro quadrado.

Artigo 394. - Nas lavanderias deverá haver abundante supprimento de agua de bôa qualidade.

Artigo 395. - Para as lavanderias deve ser permittido o uso de aguas de poços e outras, comtanto que sejam de bôa qualidade e possa haver fiscalização para que essas aguas não sejam usadas como potaveis.

Artigo 396. - Os logares destinados á sécca das roupas lavadas deverão ser tambem revestidos de camada impermeavel.

Artigo 397. - Deve ser terminantemente prohibido receber nas lavanderias publicas roupas que tenham servido aos doentes dos hospitaes ou provenientes de habitações particulares em que tiverem sido usadas por doentes de molestias transmissiveis.

CAPITULO

XIX

LATRINAS

E

MICTORIOS

PUBLICOS

Artigo 398. - As municipalidades devem cuidar seriamente da installação de latrinas e mictorios publicos e prohibirão que para tal mister a população se utilize abusivamente das esquinas ou paredes dos edificios.

Artigo 399. - As latrinas e mictorios deverão ser em numero sufficiente á população e collocados em pontos convenientes, cuidadosamente escolhido e não muito distantes uns dos outros.

Artigo 400. - Estas installações deverão ter aspecto elegante e agradável. Serão construidas com material impermeavel e resistente á acção dos resíduos excrementicios e obedecerão a todos os preceitos exigidos em construcções identicas nas habitações.

Artigo 401. - Deverão ser abundantemente abastecidos de agua e nellas deverá ser mantido o mais rigoroso asseio.

Artigo 402. - Sobre os mictorios e latrinas publicos deverá ser exercida attenta e constante vigilancia, para que se conservem sempre limpos e não exhalem cheiro desagradavel.

CAPITULO

XX

EXGOTTOS

Artigo 403. - De todos os systemas de exgottos, o mais recommendavel pela hygiene é o que se destina a receber todos os líquidos e materias excrementicias e residuas (*tout á l'égout*) devendo ser este, sempre que for possível, o systema preferido.

Artigo 404. - Os exgottos deverão ser construídos com declividade sufficiente para que as materias excrementicias se movam peto proprio peso e não fiquem estagnadas no interior das galerias.

- Artigo 405. - A atmosphaera dos esgotos deverá ser separada da das habitações em que funcionarem por meio de interceptores hydraulicos.
- Artigo 406. - As galerias de exgottos deverão ser regular e convenientemente ventiladas.
- Artigo 407. - Estabelecer-se-ão em pontos diversos caixas de agua para lavagens dos exgottos por meio de descargas automaticas e intermitentes.
- Artigo 408. - Deve ser feita periodicamente a limpeza dos exgottos.
- Artigo 409. - Não devem penetrar, nas galerias, materias como areias e outras, que são difficilmente vehiculadas pela agua.
- Artigo 410. - Deverão ser sempre separadas da canalização de agua e gaz de illuminação as galerias de exgottos.
- Artigo 411. - O material empregado na construcção das galerias de exgottos deverá ser solido, resistente e impermeavel.
- Artigo 412. - As juntas dos tubos deverão ser inteiramente estanques e a superficie interior do encanamento perfeitamente lisa e polida.
- Artigo 413. - O vasamento das materias fecaes e residuaes dos exgottos deve ser permittido fazer-se no mar ou nos rios, depois de completamente depuradas
- Artigo 414. - Depois de convenientemente desinfectados e precipitados os residuos solidos, poderão as aguas dos exgottos servir para fertilizar os campos previamente preparados.
- Artigo 415. - O lançamento destas aguas deverá ser entretanto feito intermitentemente.

CAPITULO

XXI

HOSPITAES

E

MATERNIDADES

- Artigo 416. - A situação dos hospitaes em relação ás cidades, villas e povoados deverá ser sempre afastada do centro.
- Artigo 417. - Os meios de transporte para os hospitaes deverão ser commodos e faceis.
- Artigo 418. - A orientação deve ser tal que as enfermarias recebam luz, durante todo o dia.
- Artigo 419. - O logar escolhido para installação dos hospitaes deve ser secco, elevado e cercado de vegetação exuberante sem que prive a penetração da luz.
- Artigo 420. - O solo, sobre o qual tem de ser construído o hospital, deverá ser perfeitamente saneado e revestido de camada isolante perfeitamente estanque e impermeavel.
- Artigo 421. - Os bons hospitaes não deverão ter mais de 250 leitos, sendo condemnaveis os que excederem de 500.
- Artigo 422. - Os hospitaes monumentos estão condemnados pela hygiene e por isso não devem ser construídos.
- Artigo 423. - Um hectare de terreno é o espaço necessario para um hospital com lotação para 100 doentes, no maximo.
- Artigo 424. - Os serviços de administração e os gabinetes annexos aos hospitaes não deverão comprometter a boa inslallação das enfermarias.
- Artigo 425. - As enfermarias deverão ser construídas em pavilhões isolados e separados uns dos outros, por meio de varandas abertas ou passadiços.
- Artigo 426. - As grandes enfermarias são higienicamente prejudiciaes e portanto uma boa enfermaria não deverá conter mais de 30 leitos.
- Artigo 427. - O soalho das enfermarias deve ficar 2 metros acima do solo.
- Artigo 428. - A superficie destinada a cada doente nunca deverá ser inferior a 8 metros quadrados.
- Artigo 429. - Cada doente disporá no mínimo de 40 metros cubicos de espaço.
- Artigo 430. - A altura das enfermarias não deverá ser inferior a 5 metros.
- Artigo 431. - O corredor, entre duas ordens de leitos, não deverá ser inferior a 2 metros de largura.
- Artigo 432. - Entre 2 leitos contiguos deverá haver sempre um espaço nunca inferior a 80 centímetros.

- Artigo 433. - A cabeceira dos leitos não deverá tocar nas paredes.
- Artigo 434. - Os leitos deverão ser collocados sempre nos intervallos entre as portas e janellas.
- Artigo 435. - A fórma das enfermarias deverá ser sempre a de um rectangulo sem quinas ou angulos interiores que serão substituídos por superficies arredondadas de facil limpeza.
- Artigo 436. - As janellas deverão ser oppostas e abertas nos grandes lados do rectangulo.
- Artigo 437. - Os hospitaes podem ser communs ou especiaes e destinados ao isolamento de molestias epidemicas e transmissíveis.
- Artigo 538. - Sendo possível deve ser preferivel um hospital de isolamento para cada molestia. E', entretanto, admissível um unico hospital para varias especies de molestias, comtanto que seja dividido em pavilhões inteiramente separados e isolados e que os doentes e pessoal de uns não possam absolutamente comunicar com os dos outros.
- Artigo 439. - Os hospitaes em geral, e particularmente os hospitaes de isolamento, deverão ser perfeitamente ventilados e illuminados.
- Artigo 440. - Não se deve contar nos hospitaes sómente com a ventilação natural. E' necessario que a ventilação se faça de modo constante, mesmo quando fôr preciso fechar as portas e janellas
- Artigo 441. - A ventilação artificial mais adequada é a que se faz por aspiração, entrando o ar pela parte inferior e escapando pela superior.
- Artigo 442. - A remoção do ar deverá ser calculada de modo que a secção de tiragem seja perfeitamente igual á de entrada do ar novo.
- Artigo 443. - Todos os annexos das enfermarias, inclusive as installações hygienicas, deverão ser collocadas nos extremos.
- Artigo 444. - A disposição preferível para as maternidades é a de pavilhões, systema Farnier, inteiramente isolados.
- Artigo 445. - Cada pavilhão deve conter apenas quatro quartos em cada pavimento.
- Artigo 446. - Não devem ser permittidos mais de dous pavimentos para as maternidades.
- Artigo 447. - A cubagem do ar para cada quarto deverá ser de 60 a 100 metros cubicos.
- Artigo 448. - O calçamento ou revestimento dos saguões e pateos deve permittir as grandes lavagens e para isso deverá ser rigorosamente impermeavel.
- Artigo 449. - Nos aposentos destinados á pratica dos partos e operações correlativas, o chão e as paredes deverão ser de ardosia, sendo entretanto permiltida pintura a oleo das paredes, comtanto que seja feita com perfeição.
- Artigo 450. - O chão dos quartos das puerperas poderá ser de ardosia, ou chapa de ferro sob camada de cimento de superior qualidade.
- Artigo 451. - O chão dos quartos deverá ter ligeira inclinação para permittir franca lavagem, com facil escoamento de agua.
- Artigo 452. - Os pavilhões deverão ter seus desinfectorios, banheiros, etc., etc.
- Artigo 453. - Desoccupado um quarto, só deverá ser de novo occupado, depois de rigorosamente lavado e desinfectado.
- Artigo 454. - A mobilia de cada quarto deverá ser das mais simples e de ferro. O colchão, travesseiro e roupas de cama não deverão ter o menor enfeite, sendo imprescindível que cada quarto possua bom lavatorio fixo, com agua quente e fria.
- Artigo 455. - Nos quartos não devem ser admittidas reentrancias e os angulos entre as paredes, quer horisontaes, quer verticaes, substituídos por superficies arredondadas.
- Artigo 456. - Deve ser terminantemente prohibida a installação de maternidades nos hospitaes communs.
- Artigo 457. - Em todos os hospitaes indistinctamente e em todas as maternidades, deverão ser installadas estufas para desinfecções e lavanderias para lavagem de roupas.
- Artigo 458. - Deve ser terminantemente prohibida a lavagem de roupas dos hospitaes e maternidades fóra dos respectivos estabelecimentos.

NECROTERIOS

- Artigo 459. - Os necroterios deverão ser collocados longe da agglomeração urbana.
 Artigo 460. - Nas proximidades dos necroterios não se devem permittir habitações.
 Artigo 461. - Os necrotérios deverão ser rodeados de arvoredos de folhas exuberantes e resistentes.
 Artigo 462. - Deverão ser claros e perfeitamente ventilados, tendo o chão e as paredes rigorosamente impermeaveis.
 Artigo 463. - O solo deverá ter declividade necessaria para facil escoamento das aguas de lavagens.
 Artigo 464. - As desinfecções dos necroterios deverão ser rigorosamente praticaveis.
 Artigo 465. - Os necroterios deverão ser installados de fórmula que quaesquer autopsias e exames cadavericos possam ser ahi praticados.
 Artigo 466. - As mesas de autopsias deverão ser de marmore com supportes de ferro.
 Artigo 467. - Nos necroterios deverá haver agua com abundancia.

CAPITULO

XXIII

ACCIDENTES

NAS

RUAS

- Artigo 468. - A organização dos serviços de soccorros aos individuos, victimas de quaesquer accidentes na rua publica, é attribuição privativa das municipalidades.
 Artigo 469. - Carros adequados devem conduzir os doentes de molestia commum.
 Artigo 470. - A conducção de cadaveres de individuos que tenham fallecido de molestias communs é tambem serviço municipal.
 Artigo 471. - A conducção de doentes e cadaveres de individuos victimas de molestias transmissiveis deverá ser feita em carros especiaes e exclusivamente para tal fim destinados.
 Artigo 472. - Deve ser terminantemente prohibido conduzir doentes ou transportar cadaveres em carros particulares ou de aluguel.
 Artigo 473. - As municipalidades devem providenciar para que similhante pratica desapareça completamente.

CAPITULO

XXIV

ENTERRAMENTOS

- Artigo 474. - Os enterrameatos deverão ser feitos de modo que não prejudiquem a saúde publica.
 Artigo 475. - Deve ser terminantemente prohibido o transporte de cadaveres em carros que não sejam para isso exclusivamente destinados.
 Artigo 476. - Os carros funebres deverão ser construidos por fórmula tal, que se prestem ás lavagens e desinfecções rigorosas que se tornarem necessarias.
 Artigo 477. - O logar onde pousa o caixão deverá ser revestido de placa metallica impermeavel.
 Artigo 478. - Os caixões de conduzir indigentes e, que não tenham de ser com elles enterrados deverão ser solidos e forrados de metal.
 Artigo 479. - Estes caixões deverão ser invariavelmente desinfectados sempre que tiverem servido.
 Artigo 480. - Os caixões destinados a serem enterrados com os cadaveres deverão ser feitos de madeira leve e de facil decomposição.
 Artigo 481. - Os indigentes fallecidos de molestias transmissiveis deverão ser envolvidos em grossos lençoes, embebidos em solução desinfectante, antes de serem collocados nos caixões.
 Artigo 482. - Os caixões de classe que se destinarem a individuos fallecidos de molestias transmissiveis, deverão ter disposição especial. Deverão ser acolchoados internamente e para este acolchoamento, que deverá ter 6 centimetros de espessura, empregar-se-ão partes eguaes de serragem de madeira bem secca, carvão moido e uma certa porção de sulphato de cobre. As juntas

das taboas deverão ser guarnecidas com placas metálicas.
 Artigo 483. - Devem ser terminantemente proibidos os enterramentos de cadáveres em caixões metálicos ou de madeira com revestimento metálico externo ou interno, salvo nos casos de cadáveres embalsamados, quando forem depositados em jazigos e não enterrados.
 Artigo 484. - Os carros funebres que transportarem cadáveres de moléstias transmissíveis deverão ser sempre rigorosamente desinfectados.

CAPITULO

XXV

CEMITERIOS

Artigo 485. - Os cemitérios deverão ser collocados longe dos centros populosos e a 300 metros pelo menos de distancia das habitações. Artigo 486. - Deverão ser construídos, sempre que fôr possível, em pontos elevados e na contra-vertente das águas que tenham de alimentar cisternas ou poços.
 Artigo 487. - Deverão ficar em direcção opposta á dos ventos reinantes e na vertente opposta da collina em que assentar a povoação.
 Artigo 488. - O terreno para cemitério deverá ser moderadamente poroso e formado de granulações até grande profundidade.
 Artigo 489. - Deverão ser sempre preferidos os terrenos calcareos e ferruginosos.
 Artigo 490. - São imprestáveis os terrenos que tiverem camadas impermeáveis á pequena distancia da superfície do solo.
 Artigo 491. - Nas localidades baixas, onde não houver terrenos elevados, os cemitérios poderão ser collocados na planície. Neste caso ter-se-á em muita conta o nivel do lençol de água subterrânea.
 Artigo 492. - O lençol de água nos cemitérios deve ficar, pelo menos, a 2 metros de profundidade. Não verificando-se esta hypothese é forçoso deprimir o nivel das águas subterrâneas. Para isso praticar-se-á a drenagem profunda.
 Artigo 493. - O nivel dos cemitérios, em relação aos cursos de água vizinhos, deverá ser bastante elevado, de modo que as águas das grandes enchentes nunca possam attingir ao fundo das sepulturas.
 Artigo 494. - A profundidade das sepulturas deverá ser de 1 metro e 50 centímetros, a sua largura 80 centímetros e o seu comprimento deverá ser para os adultos de 2 metros, e de metro e meio para as creanças.
 Artigo 495. - Entre duas sepulturas contíguas, deverá haver um espaço de sessenta centímetros.
 Artigo 496. - Os cadáveres de indivíduos que tenham fallecido de moléstia intransmissível, poderão ser exhumados no fim de 5 annos. Os fallecidos de moléstia transmissível só deverão ser exhumados no fim de 10 annos.
 Artigo 497. - A superfície dos cemitérios destinados ao enterramento deverá ser sempre, e pelo menos, 6 vezes maior do que a área necessária para os enterramentos annuaes.
 Artigo 498. - A plantação de arvoredos e relva nos cemitérios é imposição hygienica necessária.
 Artigo 499. - A vegetação deve ser rasteira e composta de gramíneas e extensas de relva. A grande arborização deve ficar reservada para as alamedas.
 Artigo 500. - Os cemitérios deverão ser circumdados por uma zona protectora e livre, profundamente plantada de arvores de folhagem exuberante e persistente.
 Artigo 501. - Todo o cemitério deverá ser murado, devendo a muralha ter pelo menos 2 metros de altura.
 Artigo 502. - A lei faculta a construcção de crematorios, cuja utilização é facultativa.

CAPITULO

XXVI

PRECAUÇÕES IMEDIATAS CONTRA MOLÉSTIAS EPIDÊMICAS E TRANSMISSÍVEIS

Artigo 503. - Os medicos, gerentes de fabricas, directores de collegios ou de quaesquer habitações collectivas, devem ser obrigados a denunciar immediatamente os casos que verificarem de moléstia epidemica e transmissível ou suspeita de o ser.

Artigo 504. - Os doentes deverão ser immediatamente isolados no domicilio, ou removidos para os respectivos hospitaes, quando não puderem ser cuidados no domicilio, ou por não offerer este garantia para o isolamento ou por não o permittirem as condições economicas do doente.

Artigo 505. - O domicilio, onde se manifestar o caso de moléstia, deverá ser immediatamente desinfectado, si o doente fôr removido ; sel-o-á, diariamente, si o doente ahi permanecer.

Artigo 506. - Ninguém pôde eximir-se de praticar as desinfecções uma vez que ellas forem julgadas necessárias, convido que as municipalidades comminem severas penas aos que se oppuzerem a ellas.

Artigo 507. - O Governo do Estado expedirá regulamentos e instrucções para os serviços de desinfecção e isolamento, pelos quaes se regularão também as municipalidades.

Artigo 508. - Quando a moléstia tomar proporções de epidemia, poderão as municipalidades requisitar auxilio ao Governo do Estado.

Artigo 509. - Nos casos de varíola devem providenciar sem demora para que a disseminação da vaccina se faça de modo o mais largo possível, requisitando lymphas do Instituto Vaccinogenico.

Artigo 510. - São moléstias de notificação compulsória : 1.º, as moléstias pestilenciaes (febre amarella, cholera e peste do Oriente) ; 2.º, as febres exanthematicas epidêmicas (varíola, escarlatina, sarampão) ; 3.º, dephteria ; 4.º, a coqueluche.

Artigo 511. - A tuberculose; febres infectuosas puerperaes, moléstias septicemicas, beri-beri são de notificação facultativa.

CAPITULO

XXVII

VACCINAÇÃO

E

REVACCINAÇÃO

Artigo 512. - Nos termos da lei n. 37, de 1.º de Julho de 1893, são obrigatorias em todo o Estado a vaccinação e revaccinação contra a variola, por meio da vaccinação animal.

Artigo 513. - A vaccinação e revaccinação jeunerianas ou de braço a braço são facultativas.

Artigo 514. - Nos termos do artigo 3.º da lei sanitaria compete ás municipalidades a organização e direcção dos serviços de vaccinação e revaccinação.

Artigo 515. - A vaccinação e revaccinação deverão ser gratuitas.

Artigo 516. - A vaccinação deve ser obrigatoria 30 dias depois do nascimento.

Artigo 517. - Exceptuam- se as creanças, ás quaes, por conselho medico esta medida de prophylaxia for julgada inopportuna.

Artigo 518. - A revaccinação deve ser obrigatoria de 7 em 7 annos, até á idade de 45 annos.

Artigo 519. - Não deverão ser admittidos nas fabricas, collegios, institutos e quaesquer outros estabelecimentos de habitação collectiva, individuos que não sejam vaccinados ou revaccinados.

Artigo 520. - O Governo do Estado providenciará para que a força publica militar ou civil se submeta á vaccinação e revaccinação.

Palacio do Governo do Estado de S. Paulo, em 2 de Março de 1894.

BERNARDINO

DE

CAMPOS.

Dr. Cesario Motta Junior.

2.4 Principales Décrets Ferroviaires du **Chemin De Fer « Noroeste do Brasil »**

PRINCIPALES DÉCRETS FERROVIAIRES DU CHEMIN DE FER « NOROESTE DO BRASIL »

ANNÉE	DÉCRET	DESCRIPTION	ANNEXE	SOURCE
1890	Décret nº 862 16/08/1890	Donne le droit, l'intérêt de garanti et plus autres faveurs pour l'établissement d'un réseau routier générale reliant plusieurs États de l'Union à la Capitale Fédérale.	23 p.01	Coleção de Leis do Brasil - 1890, Página 2855, Vol. Fasc. X < http://www2.camara.leg.br/legin/fed/dec/ret/1824-1899/decreto-862-16-outubro-1890-523759-publicacaooriginal-1-pe.html > Mars 2015
1891	Décret nº 524 11/07/1891	Permet le transfert de la partie correspondant à l'un des concessionnaires du Chemin de Fer de Catalão à Palmas.	24 p.18	Coleção de Leis do Brasil - 1891, Página 357 Vol. 2 pt. II < http://www2.camara.leg.br/legin/fed/dec/ret/1824-1899/decreto-524-11-setembro-1891-523972-publicacaooriginal-1-pe.html > Mars 2015
1891	Décret nº 463 25/07/1891	Prorogeant d'un an les clauses dates limites marqués dans les 2 e et 5 e paragraphes du décret n. 862 du 16 Octobre 1890, concernant le du Chemin de Fer de Catalão à Palmas.	25 p.19	Coleção de Leis do Brasil - 1891, Página 145 Vol. 2 pt. II < http://www2.camara.leg.br/legin/fed/dec/ret/1824-1899/decreto-463-25-julho-1891-523958-publicacaooriginal-1-pe.html > Mars 2015
1892	Décret nº 1.127 8/11/1892	Autorise le transfert de la concession du Décret n. 862 du 16 Octobre 1890, pour la construction, l'utilisation concernant le du Chemin de Fer de Catalão à Palmas.	26 p.21	Coleção de Leis do Brasil - 1892, Página 901 Vol. 1 pt II < http://www2.camara.leg.br/legin/fed/dec/ret/1824-1899/decreto-1127-8-novembro-1892-524231-publicacaooriginal-1-pe.html > Mars 2015
1903	Décret nº 5004 20/10/1903	Autorise le « Compagnie Générale de Chemins de Fer et de Travaux Publics » pour fonctionner dans la République.	27 p.22	< http://legis.senado.leg.br/sicon/#/pesquisa/lista/documentos > acessado em março de 2015 < http://legis.senado.leg.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=61260&tipoDocumento=DEC&tipoTexto=PUB > Mars 2015
1904	Décret nº 5.266, 30 /07/1904	Transferts à le Compagnie des Chemins de Fer « Noroeste do Brasil » l'octroi du chemin de fer de la ville d'Uberaba vers la ville de Coxin.	28 p.44	< http://www2.camara.leg.br/legin/fed/dec/ret/1900-1909/decreto-5266-30-julho-1904-527495-publicacaooriginal-1-pe.html > Mars 2015
1904	Décret nº 5.349 18/10/1904	Autorise la révision l'octroi du chemin de fer Uberaba à Coxim et Catalão a Palmas.	29 p.45	Diário Oficial da União - Seção 1 - 2/11/1904, Página 5172 Diário Oficial da União - Seção 1 - 1/12/1904, Página 3737 < http://www2.camara.leg.br/legin/fed/dec/ret/1900-1909/decreto-5349-18-outubro-1904-527501-publicacaooriginal-1-pe.html > Mars 2015

1905	Décret n °. 5.719, 10/10/1905	Approuve, tel que modifié, les études définitives des cent premiers kilomètres de chemin de fer de Bahurú vers Cuyaba.	30 p.58	< http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=44116&norma=59863 > Mars 2015
1908	Décret Nº 6.899 24/03/1908	Approuve la modification de la convention de la Société des Chemins de fer « Noroeste do Brasil » et autorise des contrats avec le même Entreprise pour la location du trajet Itapura à Corumba qui donnera la frontière du Brésil avec la Bolivie.	31 p.59	Diário Oficial da União - Seção 1 - 15/4/1908, Página 2623 < http://www2.camara.leg.br/legin/fed/dec/ret/1900-1909/decreto-6899-24-marco-1908-581420-publicacaooriginal-104195-pe.html > Mars 2015
1908	Décret nº 6.944 7/05/1908	Autorise l'émission des obligations requises pour le paiement des travaux de construction de la route Itapura à Corumbá.	32 p.70	Diário Oficial da União - Seção 1 - 10/5/1908, Página 3187 < http://www2.camara.leg.br/legin/fed/dec/ret/1900-1909/decreto-6944-7-maio-1908-523256-publicacaooriginal-1-pe.html > Mars 2015
1913	Décret nº 10.523 23/10/1913	Déclare l'expiration du contrat approuvé par le décret n. 6.899, de 24 Mars 1908, et donnent d'autres providences.	33 p.72	Diário Oficial da União - Seção 1 - 28/10/1913, Página 15685 < http://www2.camara.leg.br/legin/fed/dec/ret/1910-1919/decreto-10523-23-outubro-1913-528322-publicacaooriginal-1-pe.html > Mars 2015
1917	Décret nº 12.746 12/12/1917	Résoudre exproprier le chemin de fer Bauru à Itapura (Noroeste do Brasil) et d'incorporer cette trajet au chemin de fer Itapura à Corumba.	34 p.73	Diário Oficial da União - Seção 1 - 18/12/1917, Página 13421 < http://www2.camara.leg.br/legin/fed/dec/ret/1910-1919/decreto-12746-12-dezembro-1917-528603-republicacao-96114-pe.html > Mars 2015

DECRETO Nº 862, DE 16 DE OUTUBRO DE 1890

Concede privilegio, garantia de juros e mais favores para o estabelecimento de um systema de viação geral ligando diversos Estados da União á Capital Federal.

O Generalissimo Manoel Deodoro da Fonseca, Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brazil, constituído pelo Exercito e Armada, em nome da Nação:

Considerando que é de alta conveniencia estreitar os laços de relações politicas e commerciaes dos differentes Estados do Brazil entre si e com a Capital Federal;

Considerando que dest'arte para a communhão brazileira accentua-se a homogeneidade de interesses, penhor da integridade nacional;

Considerando que, além de justo, é conveniente abrir as riquissimas zonas de Goyaz e Matto Grosso ao commercio e á industria, trazendo-as ao convivio do progresso e alargando o campo de fecunda immigração que traz rapido e efficaz concurso á grandeza nacional;

Considerando que a viação aperfeiçoada, valorizando essas opulentas regiões, trará prodigioso aumento á renda e á riqueza publica;

Considerando que as grandes linhas de comunicação norte-sul e este-oeste aproveitam ás vias fluviaes interiores, ás quaes póde ligar-se a viação de todos os Estados Unidos do Brazil;

Considerando que essas linhas evidentemente offerecem á Nação poderosos elementos de segurança e paz, e,

Attendendo, finalmente, ao parecer da commissão de viação geral e aos estudos que desde longos annos teem sido feitos sobre este objecto, e tendo, outrosim, ouvido o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas;

Resolve:

Art. 1º Decretar o estabelecimento das seguintes linhas ferreas e fluviaes, fazendo as concessões respectivas:

1º A' companhia da estrada de ferro Mogyana, do prolongamento da mesma estrada, a partir da estação do Jaguará até á cidade de Catalão no Estado de Goyaz.

2º Ao Banco União de S. Paulo, ou á empresa que organizar, de uma estrada de ferro que partindo do ponto mais conveniente, entre Uberaba e S. Pedro de Uberabinha, do prolongamento da estrada Mogyana, precedentemente indicado, dirija-se á villa de Cochim no Estado de Matto Grosso, passando nas immediações ou abaixo da foz do rio Meia Ponte no Estado de Goyaz.

3º A' companhia da estrada de ferro do Oeste de Minas, do prolongamento da sua linha, a partir da estação de Perdões, de um lado até á cidade de Catalão, e do outro até á Estrada de Ferro Central do Brazil no ponto que melhor convier entre as estações do Commercio e da Barra Mansa, e de uma linha que, partindo do ponto mais conveniente do mencionado prolongamento, dirija-se de um lado para o logar que mais convenha no prolongamento da Mogyana, passando pelo Araxá ou suas proximidades, e do outro para o rio Paracatu, de modo a poder utilizar a respectiva navegação.

4º Ao engenheiro Francisco Murtinho e ao Banco Constructor do Brazil, ou á empresa que organizarem, de uma estrada de ferro que partindo de Catalão e passando pelas cidades de Goyaz, de Cuyaba, de S. Luiz de Cáceres, e logar navegavel do rio Guaporé termine no Estado de Matto Grosso, em ponto limitrophe com a Republica da Bolivia, devendo servir á navegação do Araguaya e do rio das Mortes directamente ou por meio de ramaes;

5º Ao engenheiro Vicente Alves de Paula Pessoa Filho e a Francisco Mendes da Rocha, ou á empresa que organizarem, de uma estrada de ferro que partindo de Catalão dirija-se para Palmas ou o ponto inicial mais conveniente da navegação do rio Maranhão no de Goyaz;

6º Ao engenheiro Joaquim Rodrigues de Moraes Jardim, ou á empresa que organizar:

a de uma estrada de ferro, que, partindo de Patos ou de Alcobaça a margem do rio Tocantins, termine no ponto denominado Praia da Rainha ou em suas proximidades á margem do mesmo rio;

b de uma linha de navegação a vapor no rio Tocantins, de Belém, capital do Estado do Pará, ao ponto inicial da estrada de ferro precedente, e de outra no mesmo rio compreendida entre o ponto terminal da alludida estrada e a cidade do Porto Nacional ou a de Palmas, de modo a poder ligar-se a estrada de ferro mencionada no numero 5º deste artigo;

c de linhas de navegação a vapor nos rios Araguaya e das Mortes, em todas as secções navegaveis, podendo estender-se aos affluentes destes rios, bem como aos do Tocantins.

Art. 2º Conceder para esse fim os seguintes favores, salvos os direitos de terceiros:

1º Privilegio por 60 annos para a construcção, uso e gozo das linhas ferreas mencionadas no artigo precedente, e, outrosim, garantia de juros de 6% ao anno, durante 30 annos, sobre o capital que for empregado, até ao maximo correspondente a 30:000\$ por kilometro;

2º Privilegio por 25 annos para uso e gozo das linhas de navegação, e subvenção annual por 20 annos de 30:000\$ para a do Baixo Tocantins, de 60:000\$ para a do trecho desse rio acima da estrada de ferro, e de igual importancia para a do Araguaya e rio das Mortes;

3º Cessão gratuita de terrenos devolutos em uma zona maxima de 20 kilometros para cada lado das vias ferreas e fluviaes;

4º Isenção de direitos de importação sobre os materiaes necessarios ao estabelecimento das mesmas linhas, bem como sobre o carvão de pedra indispensavel para o respectivo custeio.

Art. 3º O Governo Federal chama a si as responsabilidades do Estado de Minas Geraes, as quaes serão substituidas pelas que resultam da presente concessão, relativamente aos contractos concernentes ás referidas linhas ferreas, que ficam declaradas de interesse geral.

Art. 4º Nos contractos que forem celebrados para execução deste serviço serão observadas as clausulas, integrantes deste decreto que baixam assignadas pelo General Francisco Glicerio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o faça executar.

Sala das sessões do Governo Provisorio, 16 de outubro de 1890.

Manoel Deodoro da Fonseca.

Francisco Glicerio.

Clausulas a que se refere o decreto n. 862 desta data

1º CLAUSULAS RELATIVAS ÁS CONCESSÕES DE ESTRADAS DE FERRO

I

Além do privilegio de que trata o presente decreto o Governo concede:

1º Cessão gratuita dos terrenos devolutos e nacionaes e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e posses, excepto as indemnizações que forem de direito, em uma zona maxima de 20 kilometros para cada lado do eixo das linhas de que se trata, comtanto que a área total de taes terrenos não exceda á que corresponder á média de 10 kilometros para cada lado da extensão das referidas linhas.

A companhia deverá utilizar esses terrenos dentro do prazo de 50 annos, a contar da data presente, sob pena de perder o direito aos que não tiverem sido utilizados ao findar aquelle prazo.

2º 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 do Estado, 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 restitução dos direitos que teria de pagar e á multa do dobro desses direitos imposta pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas ou pelo da Fazenda, si se provar que ella alienou, por qualquer titulo, objectos importados, sem que precedesse licença daquelles Ministerios ou do Governador do Estado, e pagamento dos respectivos direitos.

3º Direito de desapropriar, na fórma do decreto n. 816 de 10 de julho de 1855, os terrenos de dominio particular, predios e bemfeitorias, que forem precisos para o leito da estrada, estações, armazens e outras dependencias especificadas nos estudos definitivos.

4º Preferencia, em igualdade de circumstancias, para lavra de minas na zona privilegiada, sendo expresso em contracto especial o numero de datas que o Governo julgar conveniente conceder, bem como as condições a que deva ficar sujeita a empreza.

II

Si no prazo de um anno, contado desta data, não estiver incorporada a companhia, caducará a respectiva concessão.

III

Os trabalhos da estrada de ferro começarão no prazo de seis mezes depois de aprovados os estudos definitivos, inclusive o orçamento, e fixado o respectivo capital garantido dentro do limite estabelecido de 30:000\$ por kilometro; e proseguirão sem interrupção, devendo ficar concluidos no prazo maximo correspondente a 100 (cem) kilometros de estrada por anno, a contar do começo do segundo anno, depois de encetada a construcção do primeiro trecho.

A fixação do capital garantido para cada secção será provisoria, devendo ser revista depois de concluida toda a estrada, para o fim de ser definitivamente observado o limite alludido, á vista dos orçamentos aprovados de todas as secções.

A construcção a cargo da Companhia Oeste de Minas poderá ser iniciada na estação de Perdões em direcção a Catalão, comtanto que ao mesmo tempo o seja no trecho comprehendido entre Perdões e a Estrada de Ferro Central do Brazil, salvo o caso de força maior.

A da estrada de ferro de Cuyabá ao ponto terminal limitrophe com a Republica da Bolivia terá começo depois de construido o trecho entre Cuyabá e Catalão.

IV

Os trabalhos de construcção não poderão ser encetados sem prévia autorização do Governo; para isso os projectos de todos esses trabalhos serão organizados em duplicata e submettidos á approvação do mesmo Governo. Um dos exemplares será devolvido, depois de rubricado pelo chefe da 1ª Directoria das Obras Publicas do Ministerio da Agricultura, e o outro ficará archivado no mesmo Ministerio.

V

Os estudos definitivos e o orçamento da estrada serão apresentados á aprovação do Governo por secções de extensão não inferior a 100 (cem) kilometros comprehendidos entre pontos obrigados de passagem; fica marcado o prazo maximo de dous annos, contados da presente data, para apresentação dos da primeira secção; os das secções seguintes serão, apresentados até seis mezes antes de terminado o prazo para a conclusão do trecho anterior.

Constarão taes estudos dos seguintes documentos:

1º Planta geral da linha 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 for 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 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:

- I. As distancias kilometricas, contadas a partir da origem da estrada de ferro;
- II. A extensão e indicação das rampas e contra-rampas, e a extensão dos patamares;
- III. A extensão dos alinhamentos rectos e desenvolvimento e raio das curvas.

No perfil longitudinal e na planta será indicada a posição das estações, paradas, obras de arte e vias de comunicação transversaes.

2º Perfis transversaes na escala de 1/200 em numero sufficiente para o calculo do movimento de terras.

3º Projecto de todas as obras de arte necessarias para o estabelecimento da estrada, suas estações e dependencias, e abastecimento de agua ás locomotivas, incluindo os typos geraes que forem adoptados.

Estes projectos compor-se-hão de projecções horizontaes e verticaes, e de secções transversaes e longitudinaes, na escala de 1/200.

4º Plantas de todas as propriedades que for necessario adquirir por meio de desapropriações.

5º Relação das pontes, viaductos, pontilhões e boeiros, com as principaes dimensões, posição na linha, systema de construcção e quantidade da obra.

6º Tabella da quantidade das excavações necessarias para executar-se o projecto, com indicação da classificação provavel, e bem assim a das distancias médias do transporte.

7º Tabella dos alinhamentos e dos seus desenvolvimentos, raios das curvas, inclinação e extensão das declividades.

8º Cadernetas authenticadas das notas das operações topographicas, geodesicas e astronomicas feitas no terreno.

9º Tabella dos preços compostos e elementares em que basear-se o orçamento.

10. Orçamento da despeza total do estabelecimento da estrada, dividido nas seguintes classes:

- I. Estudos definitivos e locação da linha;
- II. Movimento de terras;
- III. Obras de arte correntes;
- IV. Obras de arte especiaes;
- V. Superstructura das pontes;
- VI. Via permanente;
- VII. Estações e edificios, orçada cada uma separadamente com os accessorios necessarios, officinas e abrigos de machinas e de carros;
- VIII. Material rodante, mencionando-se especificadamente o numero de locomotivas e de vehiculos de todas as classes;
- IX. Telegrapho electrico;
- X. Administração, direcção e conducção dos trabalhos de construcção;
- XI. Relatorio geral e memoria descriptiva, não sómente dos terrenos atravessados pelo traçado da estrada, mas tambem da zona mais directamente interessada.

Neste relatorio e memoria descriptiva serão expostos com a possivel exactidão a estatistica da população e da producção, o trafego provavel da estrada, o estado e a fertilidade dos terrenos, sua aptidão para as diversas culturas, as riquezas mineraes e florestaes, os terrenos devolutos, a possibilidade e conveniencia do estabelecimento de nucleos coloniaes, os caminhos convergentes á estrada de ferro, ou os que convier construir, e pontos mais convenientes para estações.

VI

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 %, limite que só será attingido em casos excepçionaes.

A estrada será dividida em secções de serviço de locomotivas, procurando-se, em cada uma destas, uniformisar as condições technicas de modo a effectuar o melhor aproveitamento da força dos motores.

As rampas, contra-rampas e patamares serão ligados por curvas verticaes de raios e desenvolvimento convenientes. Toda rampa seguida de uma contra-rampa será separada desta por um patamar de 30 metros pelo menos; nos tunneis e nas curvas de pequeno raio 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 pequeno raio 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 de 1^m,00.

As dimensões do perfil transversal serão sujeitas á approvação do Governo.

As valletas longitudinaes terão as dimensões e declive necesarios para dar prompto escoamento ás aguas.

A inclinação dos taludes dos córtes e aterros será fixada em vista da altura destes e natureza do terreno.

VIII

A companhia executará todas as obras de arte e fará todos os trabalhos necesarios para que a estrada não crêe obstaculo algum ao escoamento das aguas, e para que a direcção das outras vias de comunicação existentes não receba sinão 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 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 diminuir o seu numero, precedendo consentimento do Governo e, quando for de direito, da Camara Municipal e sem que possa perceber qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

Executará as obras necessarias á passagem das aguas utilizadas para abastecimento ou para fins industriaes ou agricolas, e 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 comunicação ordinarias, o Governo terá o direito de marcar a altura dos vãos dos viaductos, a largura destes, e a que deverá haver entre os parapeitos em relação ás necessidades de circulação da via publica que ficar inferior.

Nos cruzamentos de nivel os trilhos serão collocados sem saliencia nem depressão sobre o nivel da via de comunicação que cortar a estrada de ferro, de modo a não embaraçar a circulação de carros ou carroças.

O eixo da estrada de ferro não deverá fazer com o da via de comunicação ordinaria um angulo menor de 45º.

Os cruzamentos de nivel terão cancellas ou barreiras para vedarem durante a passagem dos trens a circulação da via de comunicação ordinaria, si esta for nas proximidades das povoações ou tão frequentada que se torne necessaria esta precaução, a juizo do Governo, podendo este exigir, além disto, uma casa de guarda, sempre que reconhecer essa necessidade.

IX

Nos tunneis, como nos viaductos inferiores, deverá haver um intervallo livre nunca menor de 1^m,50 de cada lado dos trilhos.

Além disso haverá de distancia em distancia, no interior dos tunneis, nichos de abrigo.

As aberturas dos poços de 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 comunicação existentes.

X

A companhia empregará materiaes de boa qualidade na execução de todas as obras, seguirá sempre as prescripções da arte, de modo que obtenha construcções perfeitamente solidas.

O systema e dimensões das fundações das obras de arte serão fixados por ocasião da execução, tendo em attenção a natureza do terreno e as pressões supportadas, de accordo entre a companhia e o Governo.

A companhia será obrigada a ministrar os aparelhos e pessoal 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 exija. O emprego do ferro fundido em longerões não será tolerado.

Antes de entregues á circulação, todas as obras de arte serão experimentadas, fazendo-se passar e repassar sobre ellas, com diversa velocidade e depois estacionar algumas horas, um trem composto de locomotivas ou, em falta destas, de carros de mercadorias quanto possivel carregados.

As despezas destas experiencias correrão por conta da companhia.

XI

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 sala de espera, bilheteria, accomodações para o agente, armazens para mercadorias, caixas de agua, latrinas, mictorios, rampas de carregamento e embarque de animaes, balanças, relgios, 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 aumentos 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 prazo da concessão, alterações, novas obras, cuja necessidade a experiencia haja indicado em relação á segurança publica, policia da estrada de ferro ou do trafego.

XIII

O trem rodante compor-se-ha de locomotivas, alimentadores (tender), de carros de 1ª e 2ª classes para passageiros, de carros especiaes para o serviço do Correio, vagões de mercadorias, inclusive os de gado, lastro, freio e, finalmente, de carros para conducção de ferro, madeira, etc., indicados no orçamento approvedo.

Todo o material será construido com os melhoramentos e commodidades que o progresso houver introduzido no serviço de transportes por estradas de ferro e segundo o typo que for adoptado de accordo com o Governo.

O Governo poderá prohibir o emprego do material que não preencha estas condições.

A companhia deverá fornecer o trem rodante proporcionalmente á extensão de cada uma das secções em que se dividir a estrada, e que a juizo do Governo deva ser aberto ao transito publico, e si nesta secção o trafego exigir, a juizo do fiscal por parte do Governo, maior numero de locomotivas, carros de passageiros e vagões que proporcionalmente a ellas cabiam, a companhia será obrigada, dentro de seis mezes, depois de reconhecida aquella necessidade por parte do Governo e della sciente, a augmentar o numero de locomotivas, carros de passageiros, vagões e

mais material exigido pelo fiscal por parte do Governo, comtanto que tal augmento fique dentro dos limites estabelecidos no primeiro periodo desta clausula.

A companhia incorrerá na multa de 2:000\$ a 5:000\$ por mez de demora, além dos seis mezes que lhe são concedidos para o augmento do trem rodante acima referido.

E, si passados seis mezes mais, além do fixado para o augmento, este não tiver sido feito, o Governo fornecerá o dito augmento do material por conta da companhia.

XIV

Todas as indemnizações e despesas 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 outras 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 possam perfeitamente preencher o seu destino, tanto a estrada de ferro e suas dependencias, como o material rodante, sob pena de multa, suspensão de concessão ou de ser a conservação feita pelo Governo, á custa da companhia. No caso de interrupção de trafego, excedente de 30 dias consecutivos, por motivo não justificado, o Governo terá o direito de impôr uma multa por dia de interrupção, igual á renda liquida do dia anterior a ella, e restabelecerá a trafego, correndo as despesas por conta da companhia.

XVII

A companhia entregará ao Governo, sem indemnização alguma, logo que inaugurar o trafego de cada secção de estrada, uma das linhas telegraphicas que é obrigada a construir em toda a extensão da estrada, responsabilizando-se ella pela guarda dos fios, postes e apparatus electricos pertencentes ao mesmo Governo.

XVIII

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 e na mesma direcção desta.

O Governo reserva-se o direito de conceder outras estradas que, tendo o mesmo ponto de partida e direcções diversas, possam approximar-se até cruzar a linha concedida, comtanto que, dentro da referida zona, não recebam generos ou passageiros.

XIX

A fiscalização da estrada e do serviço será incumbida a um engenheiro fiscal e seus ajudantes, nomeados pelo Governo e por elle pagos, aos quaes compete velar pelo fiel cumprimento das presentes condições.

O exame, bem como o ajuste de contas de receita e despesa para o pagamento dos juros garantidos, compete a uma commissão composta do engenheiro fiscal e por elle presidida ou por quem suas vezes fizer, de um agente da companhia e de mais um empregado designado pelo Governo ou pelo Governador do Estado.

E' livre ao Governo, em todo tempo, mandar engenheiros de sua confiança acompanhar os estudos e os trabalhos da construcção, afim de examinar si são executados com proficiencia, methodo e precisa actividade.

XX

Si, durante a execução ou ainda depois da terminação dos trabalhos, se verificar que qualquer obra não foi executada conforme as regras da arte, o Governo poderá exigir da companhia a sua demolição ou 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 de 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 os dos meios ordinarios de conducção no tempo da organização das mesmas tarifas.

Logo que se verificar a juncção das linhas que fazem objecto da presente concessão, as companhias serão obrigadas a estabelecer trafego mutuo e tarifas differenciaes reciprocas.

As tarifas serão revistas pelo menos todos os tres annos.

XXIII

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.

XXIV

A companhia poderá fazer todos os transportes por preços inferiores aos das tarifas approvadas pelo Governo, mas de um modo geral e sem excepção, quer em prejuizo, quer em favor de quem quer que seja. Estas baixas de preço se farão effectivas com o consentimento do Governo, sendo o publico avisado por meio de annuncios affixados nas estações e insertos nos jornaes. Si a companhia fizer 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 autorização 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 gratuitamente:

1º Os colonos e immigrantes, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos aratorios;

2º As sementes e as plantas enviadas pelo Governo ou pelos Governadores dos Estados para serem gratuitamente distribuidas pelos lavradores;

3º As malas do Correio e seus conductores, o pessoal encarregado por parte do Governo do serviço da linha telegraphica e o respectivo material, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencente ao Thesouro Nacional ou do Estado, sendo os transportes effectuados em carro especialmente adaptado para esse fim.

Serão transportados com o abatimento de 50 % sobre os preços das tarifas:

1º As autoridades, escoltas policiaes e respectiva bagagem, quando forem em diligencia;

2º Munição de guerra e qualquer numero de soldados do Exercito e da Guarda Nacional da Policia, com seus officiaes e respectiva bagagem, quando mandados a serviço do Governo, a qualquer parte da linha, dada ordem para tal fim pelo mesmo Governo, pelo Governador do Estado ou outras autoridades que para isso forem autorizadas;

3º Todos os generos, de qualquer natureza que sejam, pelo Governo ou pelo Governador do Estado 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 dos Estados, não especificados acima, serão transportados com abatimento de quinze por cento (15 %).

Terão tambem abatimento de 15 % os transportes de materiaes que se destinarem á construcção e custeio dos ramaes e prolongamento da propria estrada, e destinados ás obras municipaes dos municipios servidos pela estrada.

Sempre que o Governo o exigir, em circumstancias extraordinarias, a companhia porá ás suas ordens todos os meios de transporte de que dispuzer.

Neste caso o Governo, si o preferir, pagará á companhia o que for convencionado pelo uso da estrada e todo o seu material, não excedendo o valor da renda média, de periodo identico, nos ultimos tres annos.

XXVI

Logo que os dividendos excederem a 12 %, o Governo terá o direito de exigir a reducção das tarifas de transporte.

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 indemnização, salvo si houver augmento eventual de despeza de conservação.

Todas as obras definitivas ou provisórias necessarias para obter, neste caso, a segurança do trafego, serão feitas sem onus para a companhia.

XXVIII

Na epoca fixada para a terminação da concessão, a estrada de ferro e suas dependencias deverão achar-se em bom estado de conservação. Si no ultimo quinquennio da concessão a conservação da estrada for descurada, o Governo terá o direito de confiscar a receita e empregal-a naquelle serviço.

XXIX

O Governo terá o direito de resgatar a estrada 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, não sendo esse preço inferior ao capital garantido, si o resgate se effectuar antes de expirar o privilegio.

Si o resgate se effectuar depois de expirado o prazo do privilegio, o Governo só pagará á companhia o valor das obras e material no estado em que se acharem, comtanto que a somma que tiver de despender não exceda ao que se tiver effectivamente empregado na construcção da mesma estrada.

A importancia do resgate poderá ser paga em titulos da divida publica.

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.

XXX

A companhia não poderá alienar a estrada ou parte desta sem prévia autorização do Governo.

XXXI

E' concedida á companhia a garantia de juros de 6 % ao anno sobre o capital que, dentro do maximo correspondente a 30:000\$ por kilometro, for fixado e reconhecido pelo Governo como necessario á construcção de todas as obras da estrada, para aquisição do respectivo material fixo e rodante e outros, linha telegraphica, compra de terrenos, indemnização de bemfeitorias e quaesquer despezas feitas antes e depois de começados os trabalhos de construcção da mesma estrada, até sua conclusão e acceitação definitiva a ser ella aberta ao trafego publico.

Si os capitaes forem levantados em paiz estrangeiro, regulará cambio de 27 dinheiros por 1\$000 para todas as operações.

§ 1º O capital a que se refere a presente disposição será fixado á vista do orçamento fundado nos planos e mais desenhos de character geral, documentos e requisitos necessarios á execução de todos os trabalhos, quer digam respeito ao leito da estrada, quer ás suas obras de arte e edificios de qualquer natureza, ou se refiram ao material fixo e rodante desta e á sua linha telegraphica, apresentados ao Governo de conformidade com a clausula V.

Além desses planos e mais desenhos de character geral exigidos, a companhia sujeitará á approvação do fiscal por parte do Governo os de detalhe necessarios á construcção das obras de arte, taes como: pontes, viaductos, pontilhões, boeiros, tunneis, e os de qualquer edificio da estrada de ferro, um mez antes de dar-se começo á obra, e, si, findo esse prazo, a companhia não tiver solução do fiscal, quer approvando-os, quer exigindo modificações, serão elles considerados approvados.

No caso de serem exigidas modificações pelo fiscal do Governo, a companhia será obrigada a fazel-as; si as não fizer, será deduzida do capital garantido a somma gasta na obra executada sem a modificação exigida.

§ 2º Si alguma alteração for feita em um ou maior numero dos ditos planos, desenhos, documentos e requisitos já approvados pelo Governo, sem consentimento deste, a companhia perderá o direito á garantia dos juros sobre o capital que se tiver despendido na obra executada, segundo os planos, desenhos, documentos e mais requisitos assim alterados.

Si, porém, a alteração for feita com approvação do Governo e della resultar economia na execução da obra construida segundo a dita alteração, a metade da somma resultante desta economia será deduzida do capital garantido.

XXXII

A garantia de juros far-se-ha effectiva, livre de quaesquer impostos, em semestres vencidos, nos dias 30 de junho e 31 de dezembro de cada anno e pagos dentro do terceiro mez, depois de findo o semestre durante o prazo de 30 annos, pela seguinte fórma:

§ 1º Emquanto durar a construcção das obras, os juros de 6 % serão pagos sobre as quantias que tiverem sido autorizadas pelo Governo e recolhidas a um estabelecimento bancario, para serem empregadas á medida que forem necessarias.

As chamadas limitar-se-hão ás quantias exigidas pela construcção das obras em cada anno. Para esse fim a companhia apresentará ao Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas no Rio de Janeiro, dous mezes antes do começo das obras, o seu respectivo orçamento, que será fundado sobre as mesmas bases em que se fundou o orçamento geral, que serviu de base para fixação do capital garantido.

Decorrido que seja o primeiro anno da entrada das chamadas, cessarão os juros até á conclusão das obras que deviam ser executadas nesse anno. Construidas que sejam ellas, continuará o pagamento dos juros.

§ 2º Os juros pagos pelo estabelecimento bancario sobre as quantias depositadas serão creditados á garantia do Governo, e bem assim quaesquer rendas eventuaes cobradas pela companhia, como sejam as de transferencias de acções, etc.

§ 3º Nos capitaes levantados durante a construcção não será incluído o custo do material rodante, nem o de machinas e apparatus de qualquer natureza necessarios ao seu reparo e conservação, o qual só será lançado em conta para garantia dos juros seis mezes antes de serem o dito material, machinas e apparatus acima referidos empregados no trafego da estrada.

§ 4º Si, porém, convier á companhia levantar maior capital do que o necessario para as obras de um anno, poderá fazel-o desde que o deposite no Thesouro Nacional ou na Delegacia em Londres, para ser reembolsado á medida que a despeza da construcção o exigir e mediante pedido dirigido ao ministerio da agricultura com a antecedencia de 90 dias.

Neste caso os juros garantidos de 6 % ao anno serão pagos sobre as quantias que forem depositadas, a contar das datas dos depositos.

§ 5º Entregue a estrada ou parte desta ao transito publico, os juros correspondentes ao respectivo capital serão pagos em presença dos balanços de liquidação da receita e despeza do custeio da estrada, exhibidos pela companhia e devidamente examinados pelos agentes do Governo.

XXXIII

A construcção das obras não será interrompida; e, si o for por mais de tres mezes, caducarão o privilegio, a garantia e mais favores acima mencionados, salvo caso de força maior, julgado tal pelo Governo, e sómente por elle.

Si no prazo fixado na clausula 3ª não estiverem concluidos todos os trabalhos de construcção da estrada, e esta aberta ao trafego publico, a companhia pagará uma multa de 1 a 2 % por mez de demora sobre as quantias despendidas pelo Governo com a garantia até essa data.

E, si passados 12 mezes além do prazo acima fixado, não ficarem concluidos todos os trabalhos acima referidos, e não estiver a estrada aberta ao trafego publico, ficarão tambem caducos o privilegio, a garantia e mais favores já mencionados, salvo caso de força maior, só pelo Governo como tal reconhecido.

A perda do privilegio e da garantia de juros e mais favores não será extensiva á parte da estrada que estiver concluida.

XXXIV

As despezas de custeio da estrada comprehendem as que se fizerem com o trafego de passageiros, de mercadorias, com reparos e conservação do material rodante, officinas, estações e todas as dependencias da via-ferrea, taes como armazens, officinas, depositos de qualquer natureza, do leito da estrada e todas as obras de arte a ella pertencentes.

XXXV

1º A companhia obriga-se ainda a exhibir, sempre que lhe forem exigidos, os livros de receita e despeza do custeio da estrada e seu movimento, prestar todos os esclarecimentos e informações que lhe forem reclamados pelo Governo em relação ao trafego da mesma estrada ou pelo Governador do Estado pelos fiscaes por parte do mesmo Governo ou quaesquer agentes destes, competentemente autorizados; e bem assim a entregar semestralmente aos supraditos fiscaes ou ao Governador do Estado um relatório circunstanciado do estado dos trabalhos em construcção e da estatística do trafego, abrangendo as despezas do custeio convenientemente especificadas, e o

peso, volume, natureza e qualidade das mercadorias que transportar, com declaração das distancias médias por ellas percorridas, da receita de cada uma das estações e da estatistica de passageiros, sendo estes devidamente classificados, podendo o Governo, quando o entender conveniente, indicar modelos para as informações que a companhia tem de prestar-lhe regularmente.

2º A aceitar como definitiva e sem recurso a decisão do Governo sobre as questões que se suscitarem relativamente ao uso reciproco das estradas de ferro que lhe pertencerem ou a outra empresa, ficando entendido que qualquer accordo que celebrar não prejudicará o direito do Governo ao exame das estipulações que effectuar, e á modificação destas si entender que são offensivas aos interesses do Estado.

3º A submeter á aprovação do Governo, antes do começo do trafego, o quadro dos seus empregados e a tabella dos respectivos vencimentos, dependendo igualmente qualquer alteração posterior de autorização e aprovação do mesmo Governo.

XXXVI

Logo que os dividendos excederem a 8 %, o excedente será repartido igualmente entre o Governo e a companhia, cessando essa divisão logo que forem embolsados ao Estado os juros por este pagos.

2º CLAUSULAS RELATIVAS ÁS CONCESSÕES DE LINHAS FLUVIAES

XXXVII

O prazo do privilegio será contado da data em que começar a navegação franca de qualquer dos rios mencionados.

XXXVIII

A cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionaes, isenção de direitos de importação e o direito de desapropriação se farão effectivos nos mesmos termos dos numeros 1 a 3 da clausula I no que for applicavel e ficando reduzido ao prazo de 25 annos do privilegio e de 50 annos marcado no primeiro dos numeros indicados para a utilização dos terrenos.

XXXIX

A subvenção annual se fará effectiva, relativamente a cada uma das secções navegaveis especificadas, a contar da data em que for estabelecida a navegação depois de realizados os melhoramentos correspondentes que o concessionario obriga-se a effectuar de conformidade com a clausula seguinte.

XL

O concessionario obriga-se a fazer, á sua custa, os trabalhos e obras necessarios para melhorar o leito do rio Araguaya desde Santa Maria até ao ponto de sua confluencia com o rio Tocantins, e desde ultimo rio, a partir do ponto terminal da estrada de ferro até á cidade de Porto Nacional ou á Palmas, e, bem assim, a fazer os estudos necessarios para determinar as secções navegaveis dos respectivos affluentes.

Nos trabalhos e obras a realizar para esse fim se terão em vista as seguintes condições da navegação a estabelecer: profundidade minima na estiagem 0^m,60; largura minima dos canaes 16^m, e velocidade maxima 13 kilometros, para que possam ser empregados vapores de 0^m,40 de calado.

XLI

Effectuado o melhoramento nas condições expostas, será apresentada ao Governo, por intermedio do fiscal, uma planta indicando os trabalhos feitos afim de poder ser autorziado o estabelecimento da navegação para a effectividade da respectiva subvenção.

XLII

Na linha de navegação do baixo Tocantins se effectuará pelo menos uma viagem redonda por mez, e nas mais linhas se farão seis viagens redondas por anno no minimo.

Este numero de viagens, bem como o material fluctuante empregado poderão ser augmentados proporcionalmente ao desenvolvimento do trafego a juizo do Governo, caso o concessionario por si proprio não attenda á necessidade semelhante augmento.

Da decisão do Governo, porém, haverá recurso voluntario para o arbitramento na fórma da clausula LIX.

Sem prejuizo das viagens entre os pontos extremos das secções navegaveis, poderá o concessionario estabelecer, de accordo com o Governo, viagens regulares entre pontos intermedios.

XLIII

O numero das escalas dos vapores, o dia e a hora da partida e da chegada dos mesmos, o preço dos transportes, serão determinados em tabellas approvadas pelo Ministerio da Agricultura, as quaes serão revistas pelo menos de tres em tres annos.

O preço da tonelada-kilometro transportada não excederá em caso algum de 40 réis.

As tarifas serão além disso differenciaes.

XLIV

Nas estações do concessionario o Governo terá o direito de exigir um compartimento com as necessarias accomodações para a agencia do Correio; e poderá nomear o mesmo empregado do concessionario para o logar de agente, si assim o reclamar o serviço publico.

XLV

O concessionario transportará gratuitamente nos seus vapores:

1º Quaesquer valores remettidos por ordem do Governo;

2º As malas do Correio, as quaes poderão ser acompanhadas de um empregado da respectiva repartição, com direito a passagem de ré, livre de toda a despeza, correndo tambem por conta dos concessionarios o embarque e o desembarque das malas;

3º O fiscal do Governo com direito a passagem de ré e a comedorias.

O transporte da força publica ou de escoltas conduzindo presos terá o abatimento de 50 % sobre os preços ordinarios, e, em geral, qualquer transporte por conta do Governo Geral ou do Estado o abatimento de 20%.

XLVI

As materias inflammaveis e explosivas só poderão ser recebidas e transportadas em botes, lanchas ou em vapores especialmente destinados para esse fim.

XLVII

O Governo Federal e os Governadores dos Estados poderão lançar mão dos vapores do concessionario para o serviço do Estado, em circumstancias imperiosas e imprevistas, mediante prévio accordo sobre o preço, quer do fretamento, quer da compra; tomar-se-ha, porém, para base o seguinte:

O fretamento será regulado pelo maior rendimento, que dentro do anno obtenha o concessionario em uma das viagens da linha.

A compra o será pelo valor que tiver o navio no ultimo balanço, abatendo-se 10%.

XLVIII

No caso de compra, o concessionario será obrigado a substituir os vapores que ceder ao Estado por outros nas condições do contracto e dentro do prazo de um anno.

XLIX

O typo do material fluctuante que houver de ser empregado na navegação, será sujeito á approvação do Governo.

O concessionario é obrigado a ter em serviço o material necessario para a boa execução do contracto.

O material fluctuante será revistado de seis em seis mezes pelo fiscal do Governo, nos portos que elle designar.

L

O Governo nomeará um fiscal, por elle pago, ao qual incumbirá velar pelo fiel cumprimento do contracto, podendo ter os ajudantes que forem necessarios.

LI

O concessionario remetterá annualmente á Secretaria de Estado do Ministerio da Agricultura mappas estatisticos dos trabalhos feitos, do trafego effectuado e do estado financeiro da empresa, segundo os modelos adoptados; e prestará as mais informações que lhes forem exigidas officialmente.

LII

O concessionario obriga-se a apresentar, antes de estabelecida a navegação, uma tabella das distancias a percorrer.

LIII

Os vapores e barcas empregados gozarão dos privilegios e isenções dos paquetes, observando-se a respeito da sua tripolação o mesmo que se pratica com os navios de guerra nacionaes; o que, entretanto, não os isentará dos regulamentos policiaes e da Alfandega.

LIV

Durante o tempo do privilegio o concessionario é obrigado a manter em perfeito estado de conservação as obras de melhoramento que executar, podendo o Governo, na falta de cumprimento desta clausula, fazer por conta do mesmo concessionario os trabalhos necessarios.

Findo o prazo do privilegio reverterão para a União, sem indemnização alguma as obras que o concessionario houver executado no leito dos rios para facilitar a navegação.

O concessionario será preferido em igualdade de condições para os favores que o Governo quizer de novo conceder para a navegação de que se trata.

LV

Ficam marcados os seguintes prazos:

1º De dous annos para o começo das obras do melhoramento dos rios, e o de seis annos para a respectiva conclusão;

2º O de dous annos para o estabelecimento da navegação no baixo Tocantins, e o de sete annos para o das mais secções.

Todos estes prazos serão contados desta data.

LVI

O concessionario fica sujeito ás seguintes multas, salvo caso de força maior:

- 1ª Da quantia equivalente á subvenção respectiva, si não effectuar alguma das viagens estipuladas;
- 2ª De 200\$ a 500\$, além da perda da respectiva subvenção na parte correspondente aos kilometros não navegados, si a viagem começada for interrompida;
- 3ª De 50\$ a 200\$ pela demora na entrega ou recebimento das melas do Correio, pelo extravio ou máo acondicionamento destas;
- 4ª De 50\$ a 200\$ por carta ou objecto postal que transportar sem estar devidamente franqueado e inutilizados os sellos;
- 5ª De 100\$ a 300\$ pela inobservancia de alguma das presentes clausulas, para a qual não haja pena especial;
- 6ª Da metade da subvenção annual, si for interrompido o serviço por mais de tres mezes.

LVII

A perda do privilegio e mais favores em virtude de caducidade da concessão não a effectará a secção fluvial onde a navegação achar-se estabelecida em conformidade com as respectivas clausulas, que continuarão a vigorar relativamente a esta parte.

LVIII

Si o concessionario o exigir, o Governo fará cessar a execução do serviço a que se refere o contracto celebrado em 18 de junho do corrente anno, na cidade de Goyaz, pela Thesouraria de Fazenda com os cidadãos Luiz Guedes de Amorim e Adolpho da Costa Amorim, para a navegação do rio Araguaya, e aprovado pelo aviso do Ministerio da Agricultura n. 106 de 29 de setembro proximo passado, em virtude e nos termos da clausula XII do mesmo contracto, transferindo ao concessionario, em seguida, o referido serviço nas condições estipuladas naquelle acto.

3º CLAUSULAS COMMUNS A TODAS AS CONCESSÕES

LIX

No caso de desaccordo entre o Governo e o concessionario sobre a intelligencia das presentes clausulas, será esta decidida por arbitros nomeados um pelo Governo e outro pelo concessionario.

Si os arbitros nomeados não chegarem a accordo, cada uma das partes indicará mais um nome e a sorte designará o desempatador.

LX

A companhia será organizada de accordo com as leis e regulamentos em vigor.

Terá representante ou domicilio legal na Republica.

As duvidas e questões que se suscitarem entre a companhia e o Governo ou entre ella e os particulares, estranhas á intelligencia das presentes clausulas, serão resolvidas de accordo com a legislação brasileira e pelos tribunaes brasileiros.

LXI

Pela inobservancia de qualquer das presentes clausulas, para a qual não se tenha comminado pena especial, poderá o Governo impôr multas de 200\$ até 5:000\$, e o dobro na reincidencia.

LXII

Si, decorridos os prazos fixados, não quizer o Governo prorogal-os, poderá declarar caduco o contracto, salvo o disposto nas clausulas XXXIII e LVII.

LXIII

O contracto deverá ser assignado dentro de 15 dias, contados da publicação das presentes clausulas, sob pena de caducar esta concessão.

Rio de Janeiro, 16 de outubro de 1890. - Francisco Glicerio.

Este texto não substitui o original publicado no Coleção de Leis do Brasil de 1890

Publicação:

- Coleção de Leis do Brasil - 1890, Página 2855 Vol. Fasc.X (Publicação Original)

DECRETO Nº 524, DE 11 DE SETEMBRO DE 1891

Permitte a transferencia da parte que cabe a um dos concessionarios da Estrada de Ferro de Catalão a Palmas.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu Augusto José Ferreira, e á vista do documento que apresentou, resolve autorizar a transferencia, que lhe foi feita pelo cidadão Francisco Mendes da Rocha, da parte que a este cabe como um dos concessionarios da Estrada de Ferro de Catalão a Palmas, a que se referem os decretos ns. 862 de 16 de outubro de 1890 e 463 de 25 de julho do corrente anno.

O bacharel João Barbalho Uchôa Cavalcanti, Ministro de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obres Publicas, assim o faça executar.

Capital Federal, 11 de setembro de 1891, 3º da Republica.

MANOEL DEODORO DA FONSECA.

João Barbalho Uchôa Cavalcanti.

Este texto não substitui o original publicado no Coleção de Leis do Brasil de 1891

Publicação:

- Coleção de Leis do Brasil - 1891, Página 357 Vol. 2 pt. II (Publicação Original)

DECRETO Nº 463, DE 25 DE JULHO DE 1891

Proroga por um anno os prazos marcados nas clausulas 2ª e 5ª do decreto n. 862 de 16 de outubro de 1890, relativos á Estrada de Ferro de Catalão a Palmas.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereram o engenheiro Vicente Alves de Paula Pessoa e Augusto José Ferreira, concessionarios da Estrada de Ferro de Catalão a Palmas, resolve prorogar por um anno os prazos fixados nas clausulas 2ª e 5ª do decreto n. 862 de 16 de outubro de 1890, sendo para tal effeito modificadas algumas das clausulas que acompanham o referido decreto pelas que com este baixam pelo bacharel João Barbalho Uchôa Cavalcanti, Ministro de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o faça executar.

Capital Federal, 25 de julho de 1891, 3º da Republica.

Manoel Deodoro da Fonseca.

João Barbalho Uchôa Cavalcanti.

Clausulas a que se refere o decreto n. 463 desta data

I

Fica concedida a prorrogação por um anno dos prazos fixados nas clausulas 2ª e 5ª do decreto n. 862 de 16 de outubro de 1890, para incorporação da companhia e apresentação dos estudos definitivos e o orçamento para construcção das obras da Estrada de Ferro de Catalão a Palmas.

II

A garantia de juros far-se-ha effectiva, livre de quaesquer impostos, em semestres vencidos nos dias 30 de junho e 31 de dezembro de cada anno e pagos dentro do 3º mez depois de findo o semestre, durante o prazo de 30 annos, pela seguinte fórmula:

§ 1º Enquanto durar a construcção das obras os juros de 6 % serão pagos sobre a importancia que semestralmente se verificar haver sido empregada segundo a tabella de preços approvada.

As despesas só serão consideradas para os effeitos desta disposição até ao maximo do capital garantido, segundo o orçamento parcial que a companhia apresentará ao Ministerio da Agricultura dous mezes antes do começo das obras, que será fundado sob as mesmas bases em que se fundou o orçamento geral para fixação do capital garantido.

Em caso algum o Governo será obrigado a pagar juro sobre quantias que não tenham sido despendidas com obras e material da estrada ou em serviço que, a juizo do mesmo Governo, a esta interessarem directamente.

Estas circumstancias, porém, não eximirão a companhia da obrigação que assume de concluir as obras e os fornecimentos relativos á estrada de que trata a presente concessão, independente de qualquer augmento de onus para o Governo.

§ 2º A acquisição do material fixo e rodante terá logar nas proporções que o Governo julgar conveniente, autorizando préviamente as despesas respectivas, para que possam ser levadas em devido tempo á conta do capital garantido.

§ 3º Entregue a estrada ou parte desta ao transito publico, os juros correspondentes ao respectivo capital serão pagos em presença dos balancetes e liquidação da receita e despesa do custeio da estrada, exhibidos pela companhia e devidamente examinados pelos agentes do Governo.

III

A fiscalização da estrada e do serviço será incumbida a um engenheiro fiscal e ajudantes nomeados pelo Governo Federal e pagos pela companhia, que para esse fim entrará para os cofres publicos, no começo de cada semestre a vencer, com a quantia equivalente que for previamente fixada pelo mesmo Governo.

IV

No caso de desaccordo entre o Governo e a companhia sobre a intelligencia das clausulas do respectivo contracto, esta será decidida em ultima instancia e sem mais recurso pelo Ministro da Agricultura.

V

A companhia é obrigada a estabelecer e manter trafego mutuo dos trens com as estradas de ferro da Republica adoptando o mesmo systema de contabilidade usada na Estrada de Ferro Central do Brazil.

VI

Findo o prazo do privilegio reverterá para o Estado, sem indemnização de especie alguma, a estrada, com todo o seu material e dependencias.

VII

Com excepção do que se acha estabelecido na primeira parte da clausula 19^a, terceira parte da 29^a e 32^a do decreto n. 862 de 16 de outubro de 1890, e em tudo quanto não estiver aqui estipulado, regulará o que se contém nas demais clausulas do mesmo decreto.

Capital Federal, 25 de julho de 1891. - João Barbalho Uchôa Cavalcanti.

Este texto não substitui o original publicado no Coleção de Leis do Brasil de 1891

Publicação:

- Coleção de Leis do Brasil - 1891, Página 145 Vol. 2 pt. II (Publicação Original)

DECRETO Nº 1.127, DE 8 DE NOVEMBRO DE 1892

Autorisa a transferencia da concessão constante do decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890, para a construção, uso e gozo da Estrada de Ferro de Catalão a Palmas.

O Vice-Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que lhe requereu o engenheiro Vicente Alves de Paula Pessôa Filho e Augusto José Ferreira, concessionarios da Estrada de Ferro de Catalão a Palmas, segundo os decretos ns. 862, de 16 de outubro de 1890, 463, de 25 de julho de 1891, e 524, de 11 de setembro do mesmo anno, resolve autorisar a transferencia da alludida concessão á Companhia Estrada de Ferro Alto Tocantins.

O Tenente-Coronel Dr. Innocencio Serzedello Corrêa, Ministro de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o faça executar.

Capital Federal, 8 de novembro de 1892, 4º da Republica.

Floriano Peixoto.

Serzedello Corrêa.

Este texto não substitui o original publicado no Coleção de Leis do Brasil de 1892

Publicação:

- Coleção de Leis do Brasil - 1892, Página 901 Vol. 1 pt II (Publicação Original)

Decreto nº 5.004, de 20 de Outubro de 1903

Concede autorização á Compagnie Générale de Chemins de Fer et de Travaux Publics para funcionar na Republica

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Compagnie Générale de Chemins de Fer et de Travaux Publics, devidamente representada,

Decreta:

Artigo unico. E' concedida autorização a Compagnie Générale de Chemins de Fer et de Travaux Publics para funcionar na Republica, com os estatutos que apresentou, sob as clausulas que a este acompanham, assignadas pelo Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, e ficando obrigada ao cumprimento das formalidades exigidas pela legislação em vigor.

Rio de Janeiro, 20 de outubro de 1903, 15º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

CLAUSULAS A QUE SE REFERE O DECRETO N. 5004, DESTA DATA

I

A Compagnie Générale de Chemins de Fer et de Travaux Publics é obrigada a ter um representante no Brazil, com plenos e illimitados poderes para tratar e definitivamente resolver as questões que se suscitarem, quer com o Governo, quer com particulares, podendo ser demandado e receber citação inicial pela companhia e outras, em que por direito se exija a citação pessoal.

II

Todos os actos que praticar no Brazil ficarão sujeitos unicamente ás respectivas leis e regulamentos e á jurisdição de seus tribunaes judiarios ou administrativos, sem que, em tempo algum, possa a referida companhia reclamar qualquer excepção fundada em seus estatutos, cujas disposições não poderão servir de base para qualquer reclamação concernente á execução das obras ou serviços a que elles se referem.

III

Fica dependente de autorização do Governo qualquer alteração que a companhia tenha de fazer nos respectivos estatutos.

Ser-lhe-ha cassada a autorização para funcionar no Brazil si infringir esta clausula.

IV

A infracção de qualquer das clausulas, para a qual não esteja comminada pena especial, será punida com a multa de 1:000\$ a 5:000\$ e, no caso de reincidencia, pela cassação da autorização concedida pelo decreto, em virtude do qual baixam as presentes clausulas.

Rio de Janeiro, 20 de outubro de 1903.- Lauro Severiano Müller.

Eu abaixo assignado, Joaquim Jeronymo Fernandes da Cunha filho, traductor publico das linguas allemã, franceza, ingleza e hespanhola, escriptorio: Rua 1º de Março n. 41 Sobrado.

Certifico pela presente que me foi apresentado um documento escripto na lingua franceza, afim de o traduzir para o portuguez, o qual é do theor seguinte:

TRADUCÇÃO

Estatutos da Companhia Geral de Estradas de Ferro e Obras Publicas, Sociedade Anonyma estabelecida em Bruxellas.

Extrahido e transcripto do Annexo do Monitor Belga, do dia cnco de junho de mil novecentos e dous (5 de junho de 1902). Acta numero tres mil e quarenta e tres (N. 3043), folhas mil duzentas e vinte e duas a mil duzentas e vinte e sete (fls. 1.222 a 1.227).

Companhia Geral de Estradas de Ferro e Obras Publicas, Sociedade Anonyma, estabelecida em Bruxellas. (Compagnie Générale de Chemins de Fer et de Travaux Publics).

I

CONSTITUIÇÃO

Perante Mestre Edward Van Hatteren, tabellião de Bruxellas, compareceram:

1º - A firma social Painsavoine irmãos, industriaes de Lille, rua Arago, numero vinte e quatro (n. 24), representada pelo senhor Jean-Rémy-Pierre Chesnelong, aqui adeante qualificado, em virtude de procuração sob assignatura privada dos quinze dias de maio corrente.

2º - O Senhor Hippolyte Robin, engenheiro, residente em Paris, avenida de Waghham, numero cento e cincoenta e dous, (n. 152), representado pelo senhor Maurice Hachette, sem profissão, residente em Paris, á rua do General Foy, numero trinta e cinco (n. 35), em virtude de procuração sob assignatura privada do dia quinze de maio corrente.

3º - O Senhor Otto Bemberg, banqueiro, residente em Paris, á rua Saint-Lazare, numero cincoenta e nove (n. 59), representado pelo referido senhor Hachette, em virtude de procuração sob assignatura privada de cinco do corrente.

4º - Senhor Jean-Rémy-Pierre Chesnelong, advogado, residente em Lille, á rua Royale, numero cento e nove (n. 109).

5º - Senhor Jules Auguste Dansette, industrial, deputado, residente em Armentière, representado pelo referido senhor Chesnelong, em virtude de procuração sob assignatura privada de vinte e nove de abril passado.

6º - Senhor Michel Ephrussi, banqueiro, residente em Paris, á rua Lapérouse, numero quarenta e oito (n. 48), representado pelo referido senhor Hachette, em virtude de procuração sob assignatura privada de cinco de maio corrente.

7º - Senhor Jorge (Georges) Léopold Halphem, banqueiro, residente em Páris, á rua Drouot numero dezoito. (n. 18), representado pelo mesmo senhor Hachette, em virtude de procuração sob assignatura privada de seis de maio corrente.

8º - Senhor Pierre Charles Vincent, banqueiro, residente em Paris, á rua Legendre, numero nove bis (n. 9 bis) representado pelo mesmo senhor Hachette, em virtude de procuração sob assignatura privada de seis de maio corrente.

9º - A firma social Demachy e F. Seillière, banqueiros de Paris, rua de Provence, numero cinquenta e oito (n. 58), representada pelo mesmo senhor Hachette, em virtude de procuração sob assignatura privada de seis do corrente mez de maio.

10. - Senhor Louis Ernest de Normandie, solicitador, residente em Paris, boulevard Malesherbes, numero quarenta e dous (n. 42) representada pelo mesmo senhor Hachette, em virtude de procuração sob assignatura privada de doze de maio corrente.

11. - Senhor Paul Moeller, Director da Companhia de Seguros «A New-York» residente em Paris, avenida do Bosque de Bolonha, numero cinquenta (n. 50), representado pelo mesmo senhor Hachette, em virtude de procuração sob assignatura privada, de doze de maio corrente.

12. - Senhor Henri Félix Langlais, proprietario residente em Lille, á rua Nationale, numero setenta e sete (n. 77), representado pelo referido senhor Chesnelong, em virtude de procuração sob assignatura privada de quatorze de maio corrente.

13. - Senhor Jules Rouff, industrial, residente em Paris á rua do Cloître Saint-Honoré, numero quatorze (n. 14), representado pelo referido senhor Hachette, em virtude de procuração sob assignatura privada de quinze de maio corrente.

14. - Senhora viscondessa Nelly Benardaki, esposa do senhor visconde Antoine de Contader, proprietario, residente em Paris, á rua Greuze, numero quatorze (n. 14), representada pelo mesmo senhor Hachette, em virtude de procuração sob assignatura privada, de quinze de maio corrente.

15. - Senhor Michel Dubar, proprietario, residente em Lille, á rua de Ratisbonne, numero sessenta e tres (n. 63), representado pelo referido senhor Chesnelong, em virtude de procuração sob assignatura privada, de dezeseis de maio corrente.

16. - Senhor Natham Gutmam, proprietario, residente em Paris, avenida da Opera, numero tres (n. 3), representado pelo referido senhor Hachette, em virtude de procuração sob assignatura privada, de doze de maio corrente.

17. - Senhor Maurice Rouvier, ex-Ministro, presidente do Banco Francez, para o Commercio e Industria, residente em Neully sobre o Sena, á rua de Windsor, numero oito (n. 8), representado pelo senhor Henri Bonnet, abaixo qualificado, em virtude de procuração sob assignatura privada, de dezeseis de maio corrente.

18. - Senhor François Vanden Eeckhoudt, ex-corretor de cambio, residente em Bruxellas, á rua de Buisson, numero dezoito (n. 18).

19. - Senhor Henri Samuel, corretor de cambio, residente, em Bruxellas, á rua de La Loi, numero vinte e quatro (n. 24).

20. - Senhor Nicolas Dekker, proprietario, residente em paris, á rua da Sourdière, numero vinte e nove (n. 29).

21. - A firma social Baelde irmãos, corretores de cambio em Saint-Jos-ten-Noode, á rua das Plantas, numero tres (n. 3), representada pelo dito senhor François Vanden Eeckhoudt, em virtude de procuração sob assignatura privada, de dezeseis de maio corrente.

22. - Senhor Louís Malchain, administrador da Companhia Ouro Preto Gold Mines of Brasil, residente em Paris, á rua Mayerbeer numero sete (n. 7).

23. - Senhor Paul (François Paul) Vanden Eeckhoudt, engenheiro residente em Bruxellas, á rua de l'Abbaye, numero quarenta e nove (n. 49).

24. - Senhor Henri Bonnet, empreiteiro, residente em Paris á rua do Rocher, numero oitenta e dous (n. 82).

25. - Senhor René Boudon, administrador do Banco Francez do Commercio e Industria, residente em Paris, na avenida Malakoff, numero oitenta e seis (n. 86), representado pelo referido senhor Nicolas Dekker, em virtude de procuração sob assignatura privada, de 15 de maio corrente.

26. - Senhor Paul Auguste Hérelle, proprietario, residente em Paris, á rua Clément Marot, numero vinte e um (n. 21), representado pelo mesmo senhor. Dekker, em virtude de procuração sob assignatura privada de 15 de maio corrente.

27. - Senhor Emile Riche Restiau, engenheiro honorario de pontes e calçadas, residente em Bruxellas, á rua do Congresso numero vinte e cinco (n. 25), representado pelo referido senhor. Henri Bonnet, em virtude de procuração sob assignatura privada, de 16 de maio corrente.

28. - Sr. Ernest Poizat, proprietario, residente em Paris, a rua Croix-des-Petits-Champs, n. 32, representado pelo mesmo senhor. Bonnet, em virtude de procuração sob assignatura privada, de 16 de maio corrente.

As procurações supra-mencionadas ficarão anexas aos presentes Estatutos.

Os quaes comparecentes requereram ao tabellião Van Halteren, abaixo assignado, que lavrasse a escriptura dos Estatutos de uma Sociedade Anonyma, que declaram formar pela seguinte maneira:

CAPITULO I

DENOMINAÇÃO, SÉDE, DURAÇÃO, OBJECTO

Art. 1º Formou-se, pela presente escriptura, uma sociedade anonyma, sob a denominação de «Companhia Geral de Estradas de Ferro e Obras Publicas».

Art. 2º A séde social é estabelecida em Bruxellas; essa expressão comprehende a agglomeração bruxellense.

A sociedade póde ter filiaes, agencias ou sédes administrativas em outras quaesquer localidades da Belgica ou em paiz estrangeiro.

Art. 3º A duração da sociedade está fixada para 30 annos; mas póde ser prorogada successivamente por decisão da assembléa geral.

A sociedade póde tomar compromissos por mais longa duração.

A sociedade tambem póde ser dissolvida por antecipação a qualquer momento.

Art. 4º A sociedade tem por objectivo estudar e tomar quaesquer concessões, emprezas de construcção e de exploração de caminhos de ferro, carris de ferro (tramways) ou de outras vias de comunicação, por terra ou por agua, portos e obras publicas em geral, emprezas de fornecimento de material fixo e rodante e, em geral, fazer sob a fórma que fôr, por sua conta, em participação ou por conta de terceiros, quaesquer emprezas de obras publicas em geral de qualquer natureza e especie, e quaesquer explorações; póde tambem comprar, fazer cessão, vender, transferir essas concessões, encommendas, emprezas de construcção ou de exploração, entrar com capitaes em sociedades especiaes ou de outra natureza, anonymas, commanditarias ou de outra discriminação, fundir-se com essas sociedades ou com outras quaesquer; póde comprar, vender ou emittir quaesquer titulos de sociedades, que tiverem por objecto exclusivo, principalmente, ou accessorio, executar, favorecer ou desenvolver as emprezas de obras publicas, estradas de ferro ou quaesquer vias de communição, portos, etc., e, em geral, fazer quaesquer operações que se relacionem directa ou indirectamente com os objectos supra-indicados

Ella pratica as suas operações tanto na Belgica como em paiz estrangeiro.

CAPITULO II

CAPITAL, ENTRADAS, ACÇÕES, ACCIONISTAS

Art. 5º O capital social está fixado na quantia de quatro milhões de francos (frs. 4.000.000); é representado por oito mil (8.000) acções de quinhentos francos (frs. 500) cada uma.

Essas acções podem, por medida geral ou por pedido dos accionistas, ser divididas em fracções de cautelas (ou titulos de credito fraccionados) que, reunidas em numero sufficiente, conferem os mesmos direitos que a acção. As despesas de sello e demais correm por conta do interessado que pedir a divisão do titulo em fracções.

Art. 6º O Sr. Henri Bonnet refere e diz préviamente que, por decisão da assembléa geral dos seus accionistas, reunida no Rio de Janeiro, aos vinte e cinco dias de junho de mil e novecentos e um (25 de junho de 1901), a Companhia de Estrada de Ferro de Peçanha a Araxá, constituída precedentemente para a exploração do privilegio ao qual se referia o decreto do Governo Federal dos Estados Unidos do Brazil, numero mil e oitenta e dous, de vinte e oito de novembro de mil oitocentos e noventa e dous (Decr. n. 1082, de 28 de novembro de 1892), depois de haver adquirido a concessão da Estrada de Ferro de Peçanha a Araxá, modificou a sua denominação para a de Companhia da Estrada de Ferro de Victoria a Minas, com a faculdade de para si explorar outros privilegios e concessões que viesse a adquirir ou que estiverem de accordo ou se acomodarem ás suas rêdes no Governo do Espirito-Santo e no de Minas.

Por decreto do primeiro dia de fevereiro de mil e novecentos e dous, (Decr. de 1 de fevereiro de 1902), o Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, agindo em virtude da autoridade que lhe havia dado a lei numero oitocentos e trinta e quatro, de trinta de dezembro de mil novecentos e um (L. n. 834, de 30 de dezembro de 1901) no seu artigo dezoito, numero dezeseis (Art. 18, n. 16), confirmou á Companhia da Estrada de Ferro Victoria a Minas a concessão que tinha sido dada pelo precitado decreto de vinte e oito (28) de novembro de mil oitocentos e noventa (1890), substituindo, entretanto, á solicitação da companhia, ao traçado de Peçanha a Araxá, um novo traçado constituindo uma linha de penetração e de futuro que, partindo do mar para a cidade da Victoria, no Estado do Espirito Santo, passará por Peçanha e irá terminar em Diamantina, centro mineiro importante no Estado de Minas-Geraes.

A essa concessão, que comprehende mais ou menos uma extensão de setecentos (700) kilometros, o Governo Federal da Republica dos Estados Unidos do Brazil, entre outros privilegios, concedeu uma garantia de juros de seis por cento (6 %), durante trinta (30) annos, sobre o capital a fixar-se como sendo necessario á construcção e estructura do leito da estrada, sem que esse capital possa exceder de trinta contos (30:000\$000), ouro, por kilometro, o que, ao cambio admittido pelo Governo, de vinte e sete (27) dinheiros esterlinos por mil réis (1\$000), representa tres mil trezentos e setenta e cinco libras esterlinas (£. 3.375.0.0) ou, em francos, oitenta e cinco mil e duzentos francos (frs. 85.200).

O sr. Henri Bonnet declara que os estudos já approvados pelo Governo Federal da Republica dos Estados Unidos do Brazil, para quinhentos e seis (506) kilometros, fazem apparecer uma despeza que cobre ou excede os trinta contos, ouro, por kilometro.

O Sr. Henri Bonnet, por convenções verbaes tratadas com a Companhia da Estrada de Ferro de Peçanha a Araxá, as quaes foram traspassadas para a Companhia da Victoria a Minas, de cuja reorganização elle e o seu pessoal, participariam, obteve o direito de dar a empreza por empreitada da construcção e superstructura da linha da Victoria á Diamantina por Peçanha.

Agindo em virtude dos direitos que lhe foram dess'arte concedidos, declara dar opção á presente sociedade para a precitada empreza da Victoria á Diamantina.

A presente sociedade deverá pronunciar-se sobre essa opção em um prazo que não poderá exceder do dia trinta e um de maio de mil novecentos e dous (31 de maio de 1902).

Por preço dessa opção e como vantagens particulares, até para o caso em que não fosse ella acceita, o que entrar com capitaes receberá duas mil (2.000) acções da presente sociedade, em titulos liberados de todo pagamento e ao portador.

Mediante essa attribuição, encarrega-se elle de remunerar todos os concursos para os quaes deveu appellar, tendo em vista chegar á constituição e organização da presente sociedade.

Art. 7º As outras seis mil acções serão subscriptas pelo seguinte modo:

A firma social Paindavoine Irmãos, quatrocentas acções.....	400	
Sr. Hyppolito Robin, duzentas acções.. ..	200	
Sr. Otto Bemberg, duzentas acções	200	
Sr. Jean-Remy-Pierre Chernelong, duzentas acções	200	
Sr. Jules Auguste Dansette, duzentas acções.....	200	
Sr. Michel Ephrupi, duzentas acções.....	200	
Sr. Georges-Léopold Halphen, duzentas acções.....	200	
Sr. Pierre Charles Vincent, duzentas acções.....	200	
A firma social Demachy e F. Seillière, cem acções.....	100	
Sr. Louis-Ernest Denormandie, oitenta acções.....	80	
Sr. Paul Moeller, cincoenta acções	50	
Sr. Henri Félix Langlais, quarenta acções.....	40	
Sr. Jules Rouff, vinte acções.....	20	
Sra. Viscondessa de Contader, vinte acções.....	20	
Sr. Michel Dubar, vinte acções.....	20	

Sr. Nathan Gutimann, vinte acções.....	20	
Sr. Maurice Rouvier, duzentas acções.....	200	
Sr. François Van den Eckhondt, seiscentas acções.....	600	
Sr. Henri Samuel, seiscentas acções	600	
Sr. Nicolas Dekker, duzentas acções.....	200	
A firma social de Baelde Irmãos, duzentas acções.....	200	
Sr. Louis Maichain, seiscentas acções.....	600	
Sr. Paul (François-Paul) Vanden Eckkondt, cem acções.....	100	
Sr. Henri Bonnet, em seu proprio nome, cincoenta acções.....	50	
O mesmo Sr. Bonnet, por um grupo que elle abona e pelo qual responde, seiscentas e oitenta acções.....	680	
Sr. René Bondon, duzentas acções	200	
Sr. Paul Auguste Hérelle, cem acções.....	100	
Sr. Emile Riche Restian, trezentas acções.....	300	
Sr. Ernest Poizat, vinte acções.....	20	
Total: seis mil acções	6.000	

E' declarado pelos comparecentes e reconhecido por todos elles que cada uma dessas acções foi liberada por seu subscriptor com dez por cento (10 %) por uma entrada feita em dinheiro (numerario).

A importancia total dessas entradas, elevando-se á quantia de trezentos mil francos (frs. 300.000), aqui foi posta, em presença do tabellião e das testemunhas infra-inscriptas, á disposição da sociedade presentemente constituída.

As entradas complementares deverão ser effectuadas por chamadas decretadas pelo Conselho de Administração e serão os accionistas avisados por carta registrada.

Na falta de pagamento na época marcada do vencimento, serão os juros devidos de pleno direito, e sem intimação formal (ou notificação judicial) á taxa de seis por cento (6 %) ao anno, a contar-se do dia da exigibilidade.

Todo accionista terá o direito de desonerar (liberar) os seus titulos antecipadamente, segundo as condições que forem determinadas pelo conselho de administração.

Si a entrada, para que se fez chamada, não se effectuar na data fixada, a sociedade terá direito, depois de intimação por carta registrada que não deu resultado durante quinze dias, quer de fazer constar a prescrição das acções em atrazo, quer de mandar vender os titulos em atrazo de pagamento, quer o de reclamar judicialmente a satisfação dessas quantias, quer o de recorrer para esse fim a todos os outros meios legais.

Si a directoria ou conselho de administração usar do direito de lançar ou excluir as acções cujas entradas estejam atrasadas, fará constar o seu lançamento ou exclusão por acto authentico que será publicado no «Monitor Belga»; de direito, o capital social será reduzido do capital das acções excluidas.

As entradas effectuadas dessas acções ficarão adquiridas para a sociedade, sem prejuizo do direito que tem de reclamar dos subscriptores ou cessionarios dessas acções maiores perdas e danos.

Si o conselho de administração julgar preferivel mandar vender as acções atrasadas no pagamento, a sua realização será feita por intermedio de um corretor de cambios, na praça do Bruxellas, e os subscriptores ou cessionarios desses titulos serão sempre obrigados pela differença vantajosa entre a importancia total das entradas liberatorias em capital, juros e despesas e o producto da realização.

As cautelas nominaes que forem distribuidas aos accionistas excluidos au executados dahi por deante não terão em mãos delles valor algum.

A prescrição e venda das acções atrasadas nos pagamentos não darão logar a formalidade alguma em juizo ou fora delle.

Em todo caso, os direitos de voto dos accionistas atrasados nos pagamentos serão suspensos até que se tenham elles isentado, desonerando-se das entradas ou pagamentos decretados pelo conselho de administração.

Art. 8º As acções conservam-se nominaes até a sua completa liberação.

As acções inteiramente liberadas são ao portador. São assignadas por dous administradores; uma das assignaturas póde ser apposta por meio de chancella ou carimbo.

Opera-se a cessão pela simples tradição ou entrega do titulo.

Art. 9º O capital social pode ser augmentado em uma só ou por varias vezes, na conformidade dos artigos vigesimo oitavo e vigesimo nono (arts. 28 e 29) dos presentes Estatutos.

O conselho de administração determina as condições de emissão das acções creadas para augmento do capital:

Não se pódem emittir acções abaixo do par.

A assembléa geral pode decidir conceder ás acções que forem creadas para augmento do capital privilegios ou vantagens particulares.

Tambem póde ser reduzido o capital social.

Art. 10. Os accionistas só são responsaveis pela importancia total das acções que possuem.

A sociedade só reconhece um proprietario por titulo, acção ou fracção de acção.

Havendo muitos proprietarios, a sociedade tem o direito de suspender o exercicio dos direitos a isso afferentes ou relativos, até ser designada uma unica pessoa como sendo proprietaria a seu respeito.

Os direitos e obrigações affectos a um titulo o acompanham ás mãos de quem quer para que passem.

A posse de um titulo importa adhesão aos estatutos sociaes.

Os herdeiros ou credores de um portador de acção ou de fracção de acção não podem, sob pretexto de natureza alguma, provocar a apposição dos sellos sobre os bens ou valores da sociedade. Devem, para o exercicio dos seus direitos, reportar-se aos inventarios sociaes e ás deliberações do conselho de administração e da assembléa geral.

CAPITULO III

ADMINISTRAÇÃO

Art. 11. A sociedade é administrada por um conselho composto de tres membros, pelo menos, e de sete, no maximo.

Os primeiros administradores são nomeados por um prazo de tempo que expira depois da assembléa geral ordinaria annual de mil novecentos e sete (1907).

Nessa assembléa o conselho será renovado.

A partir desse momento, sahirá um administrador cada anno. Si houver mais de seis administradores, será estabelecido o revesamento de fórmula que, por uma ou varias sahidadas duplas, não exceda o mandato de nenhum administrador de seis annos.

A ordem de sahida será regulada por meio de sorteio.

Os administradores que sahem são reelegiveis.

Além da porcentagem prevista pelo artigo quadragesimo-quinto (art. 45), a assembléa geral pode conceder emolumentos fixos aos membros do conselho de administração.

Cada administrador deve reservar vinte e cinco acções para garantia da sua gestão.

Essa caução não póde ser restituída sinão depois de passada quitação pela approvação do balanço do exercicio, durante o qual foram as suas funcções exercidas.

Art. 12. No caso de vaga de um logar de administrador, os administradores que ficam e os commissarios reunidos podem provel-o provisoriamente.

Nesse caso, a assembléa geral, na sua primeira reunião, procederá á eleição definitiva.

O administrador nomeado em substituição de outro só fica funcionando até o termo do mandato daquelle.

Art. 13. O conselho de administração elege um presidente entre os seus membros. Em caso de ausencia do presidente, o conselho designa um dos seus membros para substituil-o.

Art. 14. O conselho de administração, por convenção do seu presidente ou do administrador que o substitue, reúne-se tantas vezes quantas o exigirem os interesses da sociedade, no logar que for designado para esse fim.

Deve ser, em todos os casos, convocado quando dous administradores, pelo menos, o pedirem.

O conselho póde decidir que haverá reuniões em datas fixas sem convocação especial.

Art. 15. O conselho de administração não póde deliberar sinão estando a maioria dos seus membros presente ou representada, salvo os casos especiaes que elle determinará por um regulamento de ordem ou economia interna, em que seja exigida mais elevada maioria, sem que terceiros possam disso prevalecer-se.

Cada administrador pode até por via postal ou telegraphica delegar outro membro do conselho para substituil-o e votar em seu logar e vezes.

Todavia, nenhum administrador póde dispor de mais de dous votos, comprehendendo o seu.

As resoluções são tomadas pela maioria de votos. Em caso de empate de votação, o voto do presidente da reunião é preponderante.

Art. 16. As decisões do conselho de administração se farão constar por actas inscriptas em um registro especial guardado na séde da sociedade a assignaladas pela maioria, pelo menos, dos membros que tomaram parte na deliberação.

As cópias, traslados ou certidões dessas actas, que tiverem de ser produzidas em juizo ou fóra delle, são assignados por um administrador.

Art. 17. O conselho de administração é investido dos mais amplos poderes para a realização do objectivo social e para a administração e gestão da sociedade; representa a sociedade em todas as circunstancias e age em seu nome. Tudo o que não for privativo e reservado para a assembléa geral pelos Estatutos, é da sua competencia.

Com especialidade: póde adquirir e alienar todos os bens moveis ou immoveis; tomar emprestado a curto ou longo prazo, ainda por via de emissão de obrigações nominaes ou ao portador; constituir ou acceitar todas as hypothecas; consentir ou renunciar a todos os direitos reaes, conceder todos os

levantamentos de inscrições hypothecarias ou de outra especie, embargos ou penhoras e sequestros, com pagamento ou sem elle; entrar em accordo e transacções sobre todos os interesses sociaes.

Os poderes que precedem são puramente enunciativos e não limitativos.

Art. 18. O conselho de administração póde delegar poderes especiaes e determinados a um ou a varios dos seus membros ou a terceiros; fixa os emolumentos conferidos a essas delegações.

Qualquer administrador representa em juizo a sociedade, sem haver mister de munir-se para isso com procuração especial.

O conselho de administração póde constituir para cada uma das suas empresas uma commissão technica de um ou de diversos membros, que será encarregada de dar conselhos cada vez que lhe forem pedidos; o conselho de administração determina as attribuições de cada uma dessas commissões ou juntas e fixa os emolumentos dos seus membros.

As funcções de membro das juntas ou commissões technicas, não são incompativeis com as de administrador.

O conselho de administração nomeia e demitte os agentes e empregados da sociedade, determina as suas attribuições, fixa os seus honorarios ou vencimentos e, sendo mister, a sua caução.

Art. 19. Os actos de serviço quotidiano são assignados por um administrador delegado. O conselho de administração pode decidir que esses actos sejam assignados por um director ou por outro agente qualquer, com ou sem referenda ou rubrica de um administrador delegado.

Quanto aos demais actos que obrigam a sociedade, são, não havendo delegação especial, assignados pelo presidente, ou por um administrador delegado, ou por dous administradores.

CAPITULO IV

FISCALIZAÇÃO

Art. 20. A fiscalização da sociedade é confiada a um ou a varios commissarios.

O seu numero é fixado pela assembléa geral.

São nomeados pela primeira vez para o mesmo prazo de tempo que o do primeiro conselho de administração; expirando esse tempo, proceder-se-ha cada anno á sua reeleição.

Qualquer commissario que se retira é reelegivel.

Além da porcentagem prevista pelo artigo quadragésimo quinto (art. 45), a assembléa pode conferir aos commissarios um ordenado fixo, o qual não póde ser para cada um delles superior á terça parte do que vence um administrador.

Cada commissario deve destinar ou reservar dez nações para garantia do seu mandato.

A canção não será restituída sinão depois de dada quitação por aprovação do balanço do exercicio durante o qual foram as funcções exercidas.

Os commissarios teem os direitos que lhes são conferidos por lei.

CAPITULO V

ASSEMBLÉAS GERAES DOS ACCIONISTAS

Art. 21. A assembléa geral regularmente constituída representa a universalidade dos accionistas.

Ella compõe-se de todos os accionistas que tenham observado o artigo vigesimo-terceiro (art. 23) dos Estatutos.

As decisões são obrigatorias até para os ausentes e dissidentes.

Art. 22. As convocações para todas as assembléas geraes conteem a ordem do dia.

São feitas por annuncios insertos duas vezes, com oito dias de intervallo, pelo menos, e oito dias antes da assembléa no Monitor Belga e em dous jornaes de Bruxellas.

Serão dirigidas cartas-missivas oito dias antes da assembléa aos possuidores de acções nominaes, mas sem que preciso seja provar-se o cumprimento dessa formalidade.

Art. 23. Os possuidores de acções nominaes, inscriptos cinco dias completos antes da assembléa, são a ellas admittidos á exhibição da sua certidão de inscrição nominal.

Os possuidores de acções ao portador são admittidos à exhibição de uma certidão de deposito dos seus titulos nos logares que forem designados nos avisos de convocação e esse deposito deve ser effectuado cinco dias completos antes da assembléa geral.

E' permittido fazer se representar na assembléa geral.

Os mesmos mandatarios devem ser accionistas e ter satisfeito as condições com que devem ser admittidos a assembléa.

As procurações cujas fórmãs e condições podem ser determinadas pelo Conselho de administração, devem ser depositadas dentro de tres dias completos, pelo menos, antes do dia da assembléa.

As mulheres casadas, os menores, os interdictos, as corporações, estabelecimentos publicos, que teem direito de assistir á assembléa geral, podem ser representados pelos seus maridos, tutores, curadores ou directores.

Os co-proprietarios, usufructuarios e meros proprietarios, os credores e devedores pignoraticios deverão, para assistir a assembléa, fazer-se representar por uma só e mesma pessoa.

Art. 24. As assembléas geraes reúnem-se em Bruxellas ou em uma das communaes da agglomeração bruxellense, no logar designado pelo conselho de administração.

A assembléa geral annua reúne-se á terceira quinta-feira do mez de maio, ás quatro horas da tarde.

A primeira assembléa geral annua terá logar em mil e novecentos e quatro (1904).

Os accionistas podem em todas as épocas ser convocados em assembléa geral pelo conselho de administração.

O conselho de administração e obrigado a convocar a assembléa geral á requisição dos commissarios ou a pedido, por escripto, dos accionistas que provem possuir a quinta parte do numero total das acções.

Art. 25. A assembléa geral é presidida pelo presidente do conselho de administração ou, na sua falta, por um dos administradores.

O presidente da assembléa nomeia o secretario, que póde deixar de ser accionista.

Designa para escrutinadores dous dos accionistas presentes.

Art. 26. A assembléa geral não póde deliberar sinão sobre propostas que forem enunciadas na ordem do dia.

Nenhuma proposta feita por accionistas é submettida á deliberação, si não for assignada por accionistas que representem conjuntamente a quinta parte do numero total das acções e se não tiver sido comunicada ao conselho de administração em tempo util afim de ser inserta nas convocações.

Art. 27. Cada acção dá direito a um voto. Ninguem póde tomar parte na votação com um numero de acções que exceda a quinta parte do numero total dos titulos emittidos ou os dous quintos daquelles pelos quaes tomou elle parte na votação.

Art. 28. São privativas da assembléa geral as questões ou materias relativas aos pontos seguintes:

1º Approvação annua dos balanços pelo relatorio do conselho de administração e da junta dos commissarios.

2º Determinação dos dividendos que se devem repartir.

3º Fixação do numero dos membros do conselho de administração, nomeação dos administradores e eventualmente determinação dos seus emolumentos.

4º Fixação do numero dos commissarios, nomeação da junta dos commissarios, e eventualmente determinação dos seus emolumentos.

5º Nomeação dos liquidantes e determinação dos seus poderes.

6º Modificação dos Estatutos, com exclusão apenas do que é relativo ao objecto essencial da sociedade.

7º Fusão com outras sociedades.

8º Prorrogação ou dissolução antecipada da sociedade.

9º Augmento do capital e, eventualmente, determinação das vantagens e privilegios a concederem-se ás acções creadas para augmento de capital.

10º Reducção do capital, salvo o que se acha consignado no artigo quinto (art. 5º), caso em que é de direito a redução.

Art. 29. De um modo geral, a assembléa resolve, seja qual for o numero de titulos representados e pela maioria dos votos.

Todavia, quando deve deliberar sobre as modificações aos Estatutos, fusão com outras sociedades, prorrogação ou dissolução antecipada da sociedade, augmento ou redução do capital, a assembléa só está validamente constituída si os que assistem á reunião representam a metade do capital social.

Si á primeira convocação não fôr satisfeita essa condição, é necessaria segunda convocação e a nova assembléa resolve validamente, seja qual fôr o numero dos titulos representados.

Nos casos supracitados não se admittit resolução alguma que não reunir as tres quartas partes dos suffragios, salvo, entretanto, si e o caso de resolver como está previsto na disposição final do artigo septuagesimo segundo (art. 72), da lei sobre as sociedades commerciaes, caso em que a dissolução deve ser admittida, si for votada pela quarta parte dos titulos representados na assembléa.

Art. 30. As decisões tomadas em assembléa geral são consignadas em actas assignadas pelo presidente ou secretario e os dous escrutinadores.

As actas são depois transcriptas em um registro especial.

As cópias, traslados ou certidões dessas actas, afim de serem produzidas em juizo ou fóra d'elle, são assignadas por um administrador.

CAPITULO VI

ASSEMBLÉAS GERAES DOS PORTADORES DE OBRIGAÇÕES

Art. 31. Assim como se acha consignado no artigo decimo-setimo (art. 17), o conselho de administração tem o poder de crear e de emittir obrigações ao portador.

O conselho de administração determina o typo, a taxa dos juros e as condições e modalidades da sua amortização. Essa amortização póde operar-se por meio de resgates na Praça, ou por tiragem á sorte, si o titulo for cotado acima do par.

O conselho de administração tambem determinará as condições e modalidades da emissão das obrigações. Todavia, tanto a segunda quanto as ulteriores emissões deverão préviamente ser

autorizadas pelos delegados dos obrigacionistas ou possuidores de obrigações nomeados pelo modo que abaixo se declara.

Art. 32. Os portadores das obrigações emitidas pela sociedade constituem entre si uma associação civil, para centralisar nas mãos dos seus delegados os direitos e acções que lhes pertencem e executar todos os actos que forem ordenados ou ratificados pela sua assembléa geral.

Esta associação tem por objecto, de um modo geral, a defesa dos interesses dos obrigacionistas e a representação da sua collectividade, quer para regular as questões imprevistas, quer para permittir quaesquer convenções relativas ao interesse commum.

A assembléa geral dos obrigacionistas tem capacidade para decidir sobre quaesquer questões concernentes ao interesse geral e colectivo dos obrigacionistas e cujo effeito deve produzir-se para todos, da mesma fórma e especialmente para nomear os delegados dos obrigacionistas.

Art. 33. A assembléa geral dos obrigacionistas será convocada, pela primeira vez, pelo conselho de administração, afim de fixar o numero dos delegados e proceder á sua nomeação. Será depois convocada por esses delegados cada vez que julgarem util fazel-o para a defesa dos direitos dos obrigacionistas ou para o exame das propostas que forem apresentadas pela sociedade.

Os delegados deverão convocar a assembléa geral dos obrigacionistas, si o conselho de administração lhes requisitar, o qual, no caso de recusa, póde por si mesmo proceder á convocação, ou por um ou diversos obrigacionistas que possuam ao todo, pelo menos, um capital obrigações de duzentos mil francos (frs. 200.000).

Art. 34. As convocações se farão pela mesma fórma que as convocações para as assembléas geraes de accionistas. Conterão menção da ordem do dia e indicação do logar onde se reunirá a assembléa. Serão nella recebidos os portadores de dez titulos de obrigações, pelo menos, que tiverem depositado esses titulos cinco dias, pelo menos, antes da data da reunião ou os seus mandatarios. Os depositos serão feitos nos logares indicados nos avisos de convocação.

Os portadores de menos de dez titulos podem reunir-se para designar um dentre elles como seu representante. Os mesmos mandatarios deverão ser obrigacionistas e ter satisfeito e cumprido as formalidades para ter participação pessoal na assembléa.

Art. 35. Para serem validas, as reuniões de obrigacionistas deverão, nas primeiras convocações, reunir a metade do numero dos titulos em circulação. Si não for attingido esse numero, proceder-se-ha a novas convocações e a nova assembléa deliberará validamente seja qual for o numero de titulos representados.

Art. 36. As decisões sobre qualquer assumpto, seja elle qual for, posto na ordem do dia, serão tomadas pela maioria dos dous terços dos votos, cada portador de dez obrigações que lhe pertençam, ou cada portador de um grupo de dez obrigações que lhe pertençam ou a diversas pessoas, e dando direito a um voto.

As decisões assim tomadas obrigarão a todos os obrigacionistas até aos ausentes e dissidentes, e terão os mesmos efeitos tal si fossem aprovadas por unanimidade.

As assembleás são presididas por um dos delegados dos obrigacionistas e, na sua falta, pelo presidente ou outro membro do conselho de administração; o presidente nomeia o secretario e entre os obrigacionistas dous escrutinadores.

As actas são assignadas pela Mesa e as cópias, traslados ou certidões por um dos delegados ou, na sua falta, pelo presidente ou um dos membros do conselho de administração.

Art. 37. Os delegados dos obrigacionistas são nomeados vitalicios. No caso de fallecimento ou impedimento de um delles, os poderes são exercidos pelos membros restantes; no caso de morte ou impedimento de dous, a assembleá deve ser convocada afim de prover á substituição.

Art. 38. Os delegados dos obrigacionistas são nessa qualidade encarregados de fazer executar contra a companhia todos os compromissos que assumiu para com os portadores de obrigações, em summa, representar e exercer as acções de todos esses portadores, cada vez que for mister, sem nenhuma restricção, nem reserva; são investidos de todos os direitos e poderes os mais amplos, para approvar todas as emissões de obrigações, adherir aos direitos, vantagens e privilegios que forem propostos em beneficio ou proveito das obrigações que se devam crear em emissões ulteriores. Tem o poder, até pessoalmente em seus nomes, mas por conta da totalidade ou de uma ou de outra serie de obrigações, de acceitar todas as garantias e hypothecas que forem conferidas; tomar e renovar todas as inscripções; conceder levantamentos quando se tiver provado o reembolso de obrigações, sem necessidade de fazer constar esse reembolso por acto authenticico ou por outro meio; conceder levantamento dessas inscripções com desistencia de hypotheca sobre tal parte dos immoveis hypothecados cuja desoneração ou allivio do gravame a sociedade reclamar por occasião de vender, permutar ou qualquer outra troca, acceitar outras hypothecas ou outras garantias que as substituam; passar todos os actos que forem autorizados pela assembleá geral dos obrigacionistas.

As suas resoluções, para serem válidas, devem ser tomadas por maioria de votos.

Art. 51. As contestações relativas ao interesse geral e colectivo das obrigações não podem ser dirigidas sinão em nome da massa das obrigações e em virtude de uma autorização da sua assembleá geral. Todo e qualquer obrigacionista que quizer provocar uma contestação dessa natureza deve submettel-a aos delegados, e si estes a julgarem fundada, devem convocar a assembleá geral. Si a proposta da obrigação for rejeitada por esta, nenhum obrigacionista poderá reproduzil-o, em juizo em interesse seu particular; si fôr acceita, será feito o processo em nome dos delegados como representantes da massa dos obrigacionistas: as citações a que der logar o processo são feitas ou intimadas por elles ou lhes serão notificadas nessa qualidade.

Art. 52. Todas as despesas a que derem logar as reuniões de assembleás dos obrigacionistas, assim como os emolumentos dos delegados correrão por conta da sociedade. Quanto ás despesas ou custas dos processos eventuaes que os delegados dos obrigacionistas intentarem contra a

sociedade, em nome e por conta dos obrigacionistas, serão supportadas por quem fôr em juizo condemnado nas custas.

Art. 53. Os delegados dos obrigacionistas terão, na conformidade do artigo septuagesimo (art. 70) da lei sobre as sociedades como representantes dos obrigacionistas, o direito de assistir ás assembléas geraes dos accionistas, com voto consultivo.

Art. 54. A posse de uma obrigação importa adhesão aos Estatutos e com especialidade ás disposições precedentes. Será inserta a menção dessa disposição no titulo das obrigações, para ficar constando que essas disposições são obrigatorias para a sociedade, assim como para os obrigacionistas.

CAPITULO VII

BALANÇO, REPARTIÇÃO, RESERVA

Art. 55. Aos trinta e um (31) de dezembro de cada anno e pela primeira vez aos trinta e um de dezembro de mil novecentos e tres (31 de dezembro de 1903), as escripturações da sociedade estarão apuradas e o conselho de administração faz o balanço, na forma da lei.

O conselho de administração tem a liberdade a mais absoluta para avaliação das dividas activas e dos outros valores moveis e immoveis da sociedade. Faz essa avaliação pela maneira por que julgar mais util para garantir a boa gestão dos negocios, a estabilidade e futuro da sociedade.

Art. 56. Um mez pelo menos antes da assembléa geral annua, o conselho de administração põe á disposição do ou dos commissarios os documentos, com um relatorio sobre as operações da sociedade, e esses devem na quinzena fazer um relatorio contendo as suas propostas.

Quinze dias antes da assembléa o balanço e a conta dos lucros e perdas estão depositados na séde social, para exame e inspecção dos accionistas.

Art. 57. Os productos liquidados da sociedade, feita a deducção de todos os encargos sociaes, nelles incluidas as amortizações que o conselho de administração julgar de utilidade, constituem o lucro liquido da sociedade.

E' tirado ou descontado desse lucro:

1º Cinco por cento (5/100) para a constituição do fundo de reserva.

Essa deducção deixa de ser obrigatoria quando a reserva legal tiver attingido a decima parte do capital social.

2º A quantia necessaria para pagar juros das acções ou o primeiro dividendo de cinco por cento (5/100) ao anno sobre a importancia total de que estão liberadas.

Sobre o excedente, é destinado:

Um por cento (1/100) a cada membro do conselho de administração e um terço por cento (1/3/100) a cada membro da junta dos commissarios, e o saldo será repartido entre todas as acções, salvo as modificações que forem ulteriormente decretadas pela assembléa geral, resolvendo com o quorum e as maiorias requisitar na conformidade com os artigos vigesimo oitavo e vigesimo nono (arts. 28º e 29º).

O conselho de administração póde propôr á assembléa geral a applicação de todo ou de parte do saldo dos lucros para a votação de um fundo de previsão ou de reserva extraordinaria. As propostas que apresentar para esse fim serão representadas approvadas si não forem rejeitadas pelas tres quartas partes dos votos que tomem parte na votação.

O conselho de administração regula o emprego desse fundo. Póde applical-o á amortização das acções.

A amortização se praticará por meio de tiragem á sorte, ao par, e até por meio de resgates, si as acções puderem ser adquiridas ao par ou abaixo do par.

O titulo do amortização é substituido por uma acção de oso (action de jouissance que vence juros em épocas determinadas, como as apolices da divida publica), conferindo os mesmos direitos que elle, salvo o direito ao primeiro dividendo.

As acções de goso creadas em substituição de acções resgatadas ficam sendo propriedade da sociedade.

Art. 58. Todos os dividendos de acções que não forem cobrados nos cinco annos da sua exigibilidade serão prescriptos e adquiridos para a sociedade.

O balanço e a conta dos lucros e perdas serão, na quinzena da sua approvação, publicados por conta da sociedade e pelos cuidados dos administradores.

CAPITULO VIII

DISSOLUÇÃO, LIQUIDAÇÃO

Art. 59. Por occasião da dissolução da sociedade, quer á expiração do seu termo, quer por antecipação, a liquidação operar-se-ha pelos cuidados dos membros do conselho de administração então em exercicio, a não ser que a assembléa designe para esse fim um ou mais liquidantes, cujos poderes ella determinará.

A assembléa geral regulará o modo por que se fará a liquidação.

Art. 60. Os productos liquidados da liquidação, depois da apuração dos encargos, são applicados ao reembolso das acções que não tiverem sido amortizadas no decurso da existencia da sociedade. Esse reembolso far-se-ha ao par da liberação de cada acção. O excedente será repartido entre todas as acções ou as acções de goso que substituirem as que forem amortizadas, o todo, salvo os direitos que tiverem sido consentidos em favor de acções emittidas para augmento do capital.

CAPITULO IX

ELEIÇÃO DE DOMICILIO

Art. 61. Todo accionista, administrador ou commissario da sociedade não domiciliado na Belgica, será obrigado a eleger ahi o seu domicilio, sinão se reputa que tem feito eleição de domicilio na séde da sociedade, onde todas as communicações, intimações, citações e notificações podem lhe ser feitas validamente.

CAPITULO X

DISPOSIÇÕES TRANSITORIAS

Art. 62. O numero dos commissarios é fixado em tres para a primeira vez.

São chamados para essas funcções:

1. Senhor Maurice Hachette, sem profissão, em Pariz, rua General Foy, numero trinta e cinco (35).
2. Senhor Ernest Poizat, proprietario em Pariz, á rua Croix-des-Petits Champer, numero trinta e dous (n. 32).
3. Senhor Paul (François-Paul) Vanden Feckhondt, engenheiro em Bruxellas, á rua de l'Abbaye, numero quarenta e nove (49).

Os tres citados pelos seus prenomes.

Art. 63. Logo depois da constituição da presente sociedade, os accionistas, sem outra convocação, se reunirão em assembléa geral para fixar o numero dos membros do primeiro conselho de Administração, proceder á sua nomeação, determinar, sendo possivel, os seus emolumentos, assim como dos commissarios e resolver sobre todos os assumptos que suppuzerem de conveniencia apresentar para a ordem do dia da reunião.

Escriptura esta, feita e lavrada em Bruxellas, em cartorio, no anno de mil novecentos e dous, aos vinte dias de maio (20 de maio de 1902), em presença dos senhores Gustave Juge, residente em Saint Gilles e Pierre Hernalsteen, residente em Bruxellas, testemunhas requisitas.

Após leitura prévia, os comparecentes assignaram com as testemunhas e com o tabellião.

(Assignados). - B. Chernelong. - M. Hachette. - F. Vanden Eckhondt. - H. Samuel. - N. Dekker. - L. Maichain. - P. Vanden Eeckondt. - H. Bonet. - G. Juge. - P. Hernalsteen. - E. Van Halteren.

.....
.....

Registrada em Bruxellas (Oriente) aos vinte e seis de maio de mil novecentos e dous (26 de maio de 1902). Volume novecentos e noventa e cinco; folhas cincoenta e uma; Casa undecima (vol. 995; fol. 51; C. 11); Quatorze folhas de papel e doze chamadas.

Recebi por constituição sete (7) francos; por opção de compra dous francos e quarenta centesimos - Somma - nove francos e quarenta centesimos.

O recebedor interino, (Assignado) Wespín.

.....
.....
Seguem-se os anexos.

.....
.....
Consulado dos Estados Unidos do Brazil. Bruxellas, dez de abril de mil novecentos e tres (10 de abril de 1903).

Certificado

Eu, Herman Brison, consul da Republica dos Estados Unidos do Brazil em Bruxellas Certifico que o Moniteur Belge, em que os actos constitutivos da Sociedade Anonyma «Compagnie Générale de Chemins de Fer et de Travaux Publics» estão publicados é a folha official do Reino da Belgica e que a publicação feita no anexo ao Moniteur Belge de seis de junho de mil novecentos e dous, folhas mil duzentas e vinte e duas a mil duzentas e trinta, acto numero tres mil quarenta e tres (6 de junho de 1902, fl. 1222 a 1230, acto n. 3043) aqui junto, da qual consta o cumprimento de todas as formalidades legais, é official e a que a lei belga de dezoito de maio de mil oitocentos setenta e tres (18 de maio de 1873) modificada pela de vinte e dous de maio de mil oitocentos oitenta e seis (22 de maio de 1886) exige para a existencia e funcionamento das sociedades anonymas.

Sobre duas estampilhas valendo juntas quatro mil réis, datado Bruxellas, em dez (10) de abril de mil novecentos e tres (1903) e assignado: Herman Brison, consul. Numero novecentos e noventa e dous (n. 992). Recebi quatro mil réis; onze francos e quarenta centesimos. (Assignado) H. Brison.

Estava o sello do referido Consulado e outro em lacre, drendendo as folhas.

Reconheço verdadeira a assignatura do Sr. Herman Brison, consul em Bruxellas.

Rio de Janeiro, oito de junho de mil novecentos e tres (8 de junho de 1903. Pelo Director Geral (assignado) L. P. da Silva Rosa.

Achavam-se affixadas quatro estampilhas do valor total de quinhentos e cinquenta réis, devidamente inutilizadas pela data e assignatura supra.

Estava apposto o sello da Secretaria das Relações Exteriores.

Sobre tres estampilhas do valor colectivo de dous mil e seiscentos réis, estava triplicemente sobre ellas apposto o carimbo da Recebedoria da Capital Federal, com a mesma data acima indicada, inutilizando-as devidamente.

Nada mais se achava declarado, nem continha no documento supra que litteral e fielmente verti do proprio original escripto em francez. Em fé do que, passei a presente, que - assigno, - appondo-lhe o sello do meu officio nesta cidade, aos nove de junho de mil novecentos e tres.

Rio de Janeiro, 9 de junho de 1903. - Joaquim Jeronymo Fernandes da Cunha Filho, traductor publico.

Este texto não substitui o original publicado no Diário Oficial da União - Seção 1 de 01/11/1903

Publicação:

- Diário Oficial da União - Seção 1 - 1/11/1903, Página 4925 (Publicação Original)

Decreto nº 5.266, de 30 de Julho de 1904

Transfere á Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil a concessão da estrada de ferro de Uberaba a Coxin, com algumas modificações das respectivas clausulas.

O Presidente dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu o Banco União de S. Paulo, concessionario da estrada de ferro de Uberaba a Coxin,

DECRETA:

Art. 1º Fica transferida, nos termos do n. 2 do art. 1º do decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890, á Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil, a concessão da estrada de ferro de Uberaba a Coxin, de que trata o mesmo decreto.

Art. 2º As clausulas referentes a essa estrada vigorarão com as modificações indicadas nas que com esse baixam, assignadas pelo Ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 30 de julho de 1904, 16º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Muller.

Este texto não substitui o original publicado no Diário Oficial da União - Seção 1 de 03/08/1904

Publicação:

- Diário Oficial da União - Seção 1 - 3/8/1904, Página 3555 (Publicação Original)

DECRETO Nº 5.349, DE 18 DE OUTUBRO DE 1904

Autoriza a revisão das concessões das Estradas de Ferro de Uberaba a Coxim e de Catalão a Palmas.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que expoz o Ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas,

DECRETA:

Art. 1º Fica autorizada a revisão das concessões das Estradas de Ferro de Uberaba a Coxim e de Catalão a Palmas, constantes dos decretos n. 862, de 16 de outubro de 1890, n. 1127, de 8 de novembro de 1892, e n. 5266, de 30 de julho do corrente anno, segundo as bases que se seguem:

I. Serão mantidos os favores de que gosam as referidas concessões, nos termos do art. 2º do alludido decreto n. 862.

II. A linha ferrea de Uberaba a Coxim, de que é cessionaria a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil, terá o seu traçado alterado de modo a partir de Bahurú, ou de onde for mais conveniente no prolongamento da Estrada de Ferro Sorocabana, e terminar na cidade de Cuyabá; devendo seguir pelo valle do Tieté em direcção a Itapura, atravessar o rio Paraná, entre o salto do Urubú-Pungá e o porto do Taboado, e, passando por Bahús, acompanhar a serra deste nome até o seu ponto terminal.

III. A linha ferrea de Catalão a Palmas, de que é cessionaria a Companhia Alto Tocantins, terá o seu traçado alterado de modo a partir de Araguay ou das suas proximidades no prolongamento da Estrada de Ferro Mogyana e terminar na cidade de Goyaz.

IV. A referida Companhia Alto Tocantins terá direito á construcção, uso e goso, mediante o privilegio e mais favores da sua concessão, excepto a garantia de juros, de um ramal que, partindo do ponto mais conveniente desta ultima linha, termine na parte navegavel do rio Tocantins, devendo para esse fim, submeter á approvaçãõ do Governo, dentro do prazo de tres annos, contados da presente data, um detalhado reconhecimento, á vista do qual possam ser determinados definitivamente os pontos extremos e fixado pelo mesmo Governo o prazo da construcção, sob pena, em ambos os casos, de caducidade da concessão deste ramal.

Art. 2º Nos contractos que forem celebrados, de conformidade com o presente decreto, serão observadas as clausulas que com o mesmo baixam assignadas pelo Ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 18 de outubro de 1904, 16º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

CLAUSULAS A QUE SE REFERE O DECRETO N. 5349, DESTA DATA

I

As companhias mencionadas no presente decreto gosarão dos seguintes favores:

1º Privilegio por 60 annos, contados da presente data, para a construcção, uso e goso das respectivas linhas ferreas.

2º Isenção de direitos de importação sobre os materiaes necessarios ao estabelecimento das mesmas linhas ferreas e das suas dependencias, bem como sobre o carvão de pedra indispensavel para o respectivo custeio.

Esta isenção não se fará efectiva enquanto as companhias não apresentarem no Thesouro Federal ou na Delegacia Fiscal do Estado a relação dos sobreditos objectos, especificando a correspondente quantidade e qualidade, que aquellas repartições fixarão annualmente, conforme as instrucções do Ministerio da Fazenda.

Cessarà 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 Industria, Viação e Obras Publicas ou pelo da Fazenda, si se provar que ella alienou, por qualquer titulo, objectos importados, sem que precedesse licença daquelles Ministerios e pagamento dos respectivos direitos.

3º Direito de desapropriar, na fórma da lei, os terrenos de dominio particular, predios e bemfeitorias, que forem precisos para o leito da estrada, estações, armazens e outras dependencias necessarias ao cumprimento das presentes clausulas.

4º Garantia de juros de 6 % ao anno durante 30 annos sobre o capital que for empregado até o maximo correspondente a 30:000\$ por kilometro para a linha de Bahurú ou ponto mais conveniente no prolongamento da Sorocabana a Cuyabá e bom assim para a linha de Araguay ou suas proximidades á cidade de Goyaz.

II

As companhias obrigam-se a:

§ 1º Estabelecer ao longo das linhas e á distancia intermedia de 300 kilometros campos de experiencia e demonstração, dirigidos por pessoal competente e destinados á instrucção dos operarios agricolas no manejo dos modernos instrumentos agrarios, nas praticas racionaes de cultura de plantas nacionaes e exoticas adaptaveis á região, além de se dedicarem á obtenção de plantas e sementes seleccionadas para serem distribuidas gratuitamente aos lavradores.

§ 2º Adquirir de accordo com o Governo terras que se prestam à industria agricola e fiquem situadas nas proximidades da linha ferrea, com a obrigação de dividil-as em lotes aptos para a cultura e approximadamente de 30 hectares, e vendel-as pelo custo, proporcionando todas as facilidades de aquisição e installação dos colonos.

III

Dentro do prazo de seis mezes, contados da data do contracto, serão apresentados ao Governo estudos de reconhecimento da linha comprehendida entre Bahurú e Itapura, e da de Araguay á cidade de Goyaz, afim de serem fixados os principaes pontos de passagens.

Para a apresentação do estudo analogo da linha de Itapura a Cuyabá e do ramal que se dirige para o rio Tocantins fica marcado o prazo de tres annos, a partir da presente data.

Paragrapho unico. Deverão constar desses estudos os traçados aproveitaveis das linhas a que se referirem, a descripção da zona percorrida, as distancias e altitudes approximadas.

IV

Os estudos definitivos e o orçamento da estrada serão apresentados á approvação do Governo por secção de extensão não inferior a 100 kilometros comprehendidos entre pontos obrigados de passagem; fica marcado o prazo maximo de dous annos, contados da presente data, para a apresentação dos da 1ª secção; os das secções seguintes serão apresentados até seis mezes antes do terminado o prazo para a conclusão do trecho anterior.

Entretanto, para os effeitos da garantia de que trata, a clausula XXXIII, a extensão da linha a construir em cada anno será, fixada pelo Governo, tendo-se em attenção as difficuldades da execução após a approvação dos estudos definitivos de cada secção, sem que jamais possa a companhia ser obrigada a construir mais de 100 kilometros por anno.

Constarão taes estudos dos seguintes documentos:

1º Planta geral da linha 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 do nível 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 for possível, as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e as minas.

Nessa planta serão indicados 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 o 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:

- I. As distancias kilometricas, contadas a partir da origem da estrada de ferro.
- II. A extensão e indicação das rampas e contra-rampas, e a extensão dos patamares.
- III. A extensão dos alinhamentos rectos e desenvolvimento e raio das curvas.

No perfil longitudinal e na planta será indicada a posição das estações, paradas, obras de arte e vias de comunicação transversaes.

2º Perfis transversaes na escala de 1/200 em numero sufficiente para o calculo do movimento de terras.

3º Projecto de todas as obras de arte necessarias para o estabelecimento da estrada, suas estações e dependencias, e abastecimento de agua ás locomotivas, incluindo os typos geraes que forem adoptados.

Estes projectos compor-se-hão de projecções horizontaes e verticaes, e de secções transversaes e longitudinaes, na escala de 1/200.

4º Plantas de todas as propriedades que for necessario adquirir por meio de desapropriações.

5º Relação das pontes, viaductos, pontilhões e boeiros, com as principaes dimensões, posição na linha, systema de construcção e quantidade da obra.

6º Tabella da quantidade das excavações necessarias para executar-se o projecto, com indicação da classificação provavel, e bem assim a das distancias médias do transporte.

7º Tabella dos alinhamentos e dos seus desenvolvimentos, raios das curvas, inclinação e extensão das declividades.

8º Cadernetas authenticadas das notas das operações topographicas, geodesicas e astronomicas feitas no terreno.

9º Tabella dos preços compostos e elementares em que se basear o orçamento.

10. Orçamento da despeza total do estabelecimento da estrada, dividido nas seguintes classes:

- I. Estudos definitivos e locação da linha.
- II. Movimento de terras.
- III. Obras de arte correntes.
- IV. Obras de arte especiaes.
- V. Superstructura das pontes.

VI. Via permanente.

VII. Estações e edificios, orçada cada uma separadamente com os accessorios necessarios, officinas e abrigos de machinas e de carros.

VIII. Material rodante, mencionando-se especificadamente o numero de locomotivas e de vehiculos de todas as classes.

IX. Telegrapho electrico.

X. Administração, direcção e conducção dos trabalhos de construcção.

XI. Relatorio geral e memoria descriptiva, não sómente dos terrenos atravessados pelo traçado da estrada, mas tambem da zona mais directamente interessada.

Neste relatorio e memoria descriptiva serão expostos, com a possivel exactidão, a estatistica da população e da producção, o trafego provavel da estrada, o estado e a fertilidade dos terrenos, sua aptidão para as diversas culturas, as riquezas mineraes e florestaes, os terrenos devolutos, a possibilidade e conveniencia do estabelecimento de nucleos coloniaes, os caminhos convergentes á estrada de ferro ou os que convier construir, e os pontos mais convenientes para estações.

V

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 %, limite que só será attingido em casos excepçionaes.

A estrada será dividida em secções de serviço de locomotivas, procurando-se em cada uma destas uniformizar as condições technicas de modo a effectuar o melhor aproveitamento da 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 pequeno raio 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 pequeno raio 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.

VI

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 de 1^m,00.

As dimensões do perfil transversal serão sujeitas á approvação do Governo.

As valletas longitudinaes terão as dimensões e declive necessarios para dar prompto escoamento ás aguas.

A inclinação dos taludes dos córtes e aterros será, fixada em vista da altura destes e natureza do terreno.

VII

As companhias executarão todas as obras de arte e farão todos os trabalhos necessarios para que a estrada não crêe obstaculo algum ao escoamento das aguas, e para que a direcção das outras vias de comunicação existentes não receba sinão 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, as companhias, 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 a noite. Terão neste caso as companhias o direito de alterar a direcção das ruas ou caminhos publicos, com o fim de melhorar os cruzamentos ou diminuir o seu numero, precedendo consentimento do Governo e, quando for de direito, da Camara Municipal, e sem que possam perceber qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

Executarão as obras necessarias á passagem das aguas utilizadas para abastecimento ou para fins industriaes ou agricolas, e permittirão que, com identicos fins, taes obras se effectuem em qualquer tempo desde que dellas não resulte damno á propria estrada.

A estrada de ferro não poderá impedir a navegação dos rios ou canaes, e nesse intuito as pontes ou viaductos sobre os rios e canaes terão a capacidade necessaria para que a navegação não seja embaraçada.

Em todos os cruzamentos superiores ou inferiores com as vias de comunicação ordinarias o Governo terá o direito de marcar a altura dos vãos dos viaductos, a largura destes, e a que deverá haver entre os parapeitos em relação ás necessidades de circulação da via publica que ficar inferior.

Nos cruzamentos de nivel os trilhos serão collocados sem saliencia nem depressão sobre o nivel da via de comunicação que cortar a estrada de ferro, de modo a não embaraçar a circulação de carros ou carroços.

O eixo da estrada de ferro não deverá fazer com o da via de comunicação ordinaria um angulo menor de 45º.

Os cruzamentos de nivel terão cancellas ou barreiras para vedarem durante a passagem dos trens a circulação da via de comunicação ordinaria, si esta for nas proximidades das povoações ou tão frequentada que se torne necessaria esta precaução a juizo do Governo, podendo este exigir, além disto, uma casa de guarda, sempre que reconhecer essa necessidade.

VIII

Nos tunneis, como nos viaductos inferiores, deverá haver um intervallo livre nunca menor de 1^m,50 de cada lado dos trilhos.

Além disso haverá de distancia em distancia no interior dos tunneis nichos de abrigo.

As aberturas dos poços de 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 comunicação existentes.

IX

As companhias empregarão materiaes de boa qualidade na execução de todas as obras e seguirão sempre as prescripções da arte, de modo que obtenham construcções perfeitamente solidas.

O systema e dimensões das fundações das obras de arte serão fixados por occasião da execução, tendo em attenção a natureza do terreno e as pressões supportadas, de accordo entre a companhia e o Governo.

As companhias serão obrigadas a ministrar os aparelhos e pessoal necessarios ás sondagens e fincamento de estacas de ensaios, etc.

Nas superestructuras das pontes as vigas de madeira só poderão ser empregadas provisoriamente, devendo ser substituídas por vigas metálicas, logo que o Governo exija. O emprego do ferro fundido em longerões não será tolerado.

Antes de entregues á circulação todas as obras de arte serão experimentadas, fazendo-se passar e repassar sobre ellas, com diversa velocidade e depois estacionar algumas horas, um trem composto de locomotivas ou, em falta destas, de carros de mercadorias quanto possível carregados.

As despesas destas experiencias correrão por conta das companhias.

X

As companhias construirão todos os edificios e dependencias necesarios para que o trafego se effectue regularmente e sem perigo para a segurança publica.

As estações conterão sala de espera, bilheteria, accommodações para o agente, armazens para mercadorias, caixas de agua, latrinas, mictorios, rampas de carregamento e embarque de animaes, balanças relógios, lampeões, desvios, cruzamentos, chaves, signaes e cercas.

As estações e paradas terão mobilia apropriada.

Os edificios das estações e paradas terão do lado da linha uma plataforma coberta, para embarque e desembarque dos passageiros.

As estações e paradas terão dimensões de accordo com a sua importancia. O Governo poderá exigir que a companhia faça nas estações e paradas os augmentos reclamados pelas necessidades da lavoura, commercio e industria.

XI

O Governo reserva-se o direito de fazer executar pelas companhias ou por conta dellas, durante o prazo da concessão, alterações, novas obras, cuja necessidade a experiencia haja indicado em relação á segurança publica, policia da estrada, de ferro ou do trafego.

XII

O trem rodante compor-se-ha de locomotivas, alimentadores (tender), de carros de 1ª e 2ª classes para passageiros, de carros especiaes para o serviço do Correio, vagões de mercadorias, inclusive os de gado, lastro, freio, e, finalmente, de carros para conducção de ferro, madeira, etc., indicados no orçamento approvedo.

Todo o material será construído com os melhoramentos e commodidades que o progresso houver introduzido no serviço de transportes por estradas de ferro e segundo o typo que for adoptado de accordo com o Governo.

O Governo poderá prohibir o emprego do material que não preencha estas condições.

As companhias deverão fornecer o trem rodante proporcionalmente á extensão de cada uma das secções em que se dividir a entrada e que a juizo do Governo deva ser aberta ao transito publico e, si, nesta secção, o trafego exigir, a juizo do fiscal por parte do Governo, maior numero de locomotivas, carros de passageiros e vagões, que proporcionalmente a ellas cabiam, as companhias serão obrigadas, dentro de seis mezes, depois de reconhecida aquella, necessidade por parte do Governo e della scientes, a augmentar o numero de locomotivas, carros de passageiros, vagões e mais material exigido pelo fiscal por parte do Governo, comtanto que tal augmento fique dentro dos limites estabelecidos no primeiro periodo desta clausula.

As companhias incorrerão na multa de 2:000\$ a 5:000\$ por mez de demora, além dos seis mezes que lhe são concedidos para o augmento do trem rodante acima referido.

E si passados seis mezes mais, além do fixado para o augmento, este não tiver sido feito, o Governo fornecerá o dito augmento do material por conta das companhias.

XIII

As companhias são obrigadas a aumentar o material rodante de que trata a clausula precedente em qualquer época, desde que este seja insufficiente para attender ao desenvolvimento do trafego, comprehendidos os carros destinados exclusivamente ao transporte de gado em pé.

XIV

Todas as indemnizações e despesas motivadas pela construcção, conservação, trafego e reparação da estrada de ferro, correrão exclusivamente e sem excepção por conta das companhias.

XV

As companhias serão obrigadas 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 presentes clausulas.

XVI

As companhias serão obrigadas a conservar com cuidado durante todo o tempo da concessão e a manter em estado com que possam perfeitamente preencher o seu destino, tanto a estrada de ferro e suas dependencias, como o material rodante, sob pena da multa, suspensão de concessão ou de ser a conservação feita pelo Governo á custa das companhias. No caso de interrupção de 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 despesas por conta das companhias.

XVII

As companhias entregarão ao Governo, sem indemnização alguma, logo que inaugurarem o trafego de cada secção de estrada, uma das linhas telegraphicas que são obrigadas a construir em toda a extensão da estrada, responsabilizando-se ellas pela guarda dos fios, postes e apparatus electricos pertencentes ao mesmo Governo.

XVIII

Durante o tempo do privilegio o Governo não concederá outras estradas de ferro dentro de uma zona de 20 kilometros para cada lado do eixo da estrada e na mesma direcção desta.

O Governo reserva-se o direito de conceder outras estradas que, tendo o mesmo ponto de partido, e direcções diversas, possam approximar-se e até cruzar a linha concedida, comtanto que, dentro da referida zona, não recebam generos ou passageiros.

XIX

A fiscalização da estrada e no serviço será incumbida a um engenheiro fiscal e seus ajudantes, nomeados pelo Governo, devendo cada uma das companhias entrar annualmente para o Thesouro Federal, por semestres adeantados, com a quantia de 18:000\$ para as respectivas despesas.

O exame, bem como o ajuste de contas da receita e despeza para pagamento dos juros garantidos, será feito por pessoal competente do Governo.

E livre ao Governo, em todo o tempo, mandar engenheiros de sua confiança acompanhar os estudos e os trabalhos da construcção, afim de examinar si são executados com proficiencia, methodo e precisa actividade.

XX

Si, durante a execução ou ainda depois da terminação dos trabalhos, se verificar que qualquer obra, não foi executada conforme as regras da arte, o Governo poderá exigir da companhia a sua

demolição ou reconstrução total ou parcial, ou fazel-a por administração, á custa da mesma companhia.

XXI

Um anno depois da terminação dos trabalhos as companhias entregarão ao Governo uma planta cadastral de toda a estrada, bem como uma relação das estações e obras de arte, e um quadro demonstrativo do custo da mesma estrada.

De toda e qualquer alteração ou aquisição ulterior será tambem enviada planta ao Governo.

XXII

Os preços dos transportes serão fixados em tarifas approvadas pelo Governo, não podendo exceder os dos meios ordinarios de conducção no tempo da organização das mesmas tarifas.

As companhias são obrigadas a estabelecer trafego mutuo com as linhas com que se entroncarem, de accordo com as regras que o Governo indicar.

As tarifas serão revistas, pelo menos, de tres em tres annos.

XXIII

Pelos preços fixados nessas tarifas as companhias serão obrigadas 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 lhes forem confiados.

XXIV

As companhias poderão fazer todos os transportes por preços inferiores aos das tarifas approvadas pelo Governo, mas de um modo geral e sem excepção, quer em prejuizo, quer em favor de quem quer que seja. Estas baixas de preço se farão effectivas com o consentimento do Governo, sendo o publico avisado por meio de annuncios affixados nas estações e insertos nos jornaes. Si as companhias fizerem transporte por preços inferiores aos das tarifas, sem aquelle prévio consentimento, o Governo poderá applicar a mesma redução a todos os transportes de igual categoria, isto é, pertencentes á mesma classe de tarifa, e os preços assim reduzidos não tornarão a ser elevados, como no caso de prévio consentimento do Governo, sem autorização expressa deste, avisando-se o publico com um mez, pelo menos, de antecedencia.

As reduções concedidas a indigentes não poderão dar logar á applicação deste artigo.

XXV

As companhias obrigam-se a transportar gratuitamente:

- 1º, os colonos e immigrantes, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos aratorios;
- 2º, as sementes e as plantas enviadas pelo Governo ou pelos governadores dos Estados, para serem gratuitamente distribuidas pelos lavradores;
- 3º, as malas do Correio e seus conductores, o pessoal encarregado por parte do Governo do serviço da linha telegraphica e o respectivo material, bem como quaesquer sommas do dinheiro pertencentes ao Thesouro Nacional ou do Estado, sendo os transportes effectuados em carro especialmente adaptado para esse fim.

Serão transportados, com abatimento de 50 % sobre os preços das tarifas:

- 1º, as autoridades, escoltas policiaes e respectivas bagagens, quando forem em diligencia;
- 2º, munição de guerra e qualquer numero do 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 ordem para tal fim pelo mesmo Governo, pelo governador do Estado ou outras autoridades que para isso forem autorizadas;

3º, todos os generos, de qualquer natureza que sejam, pelo Governo ou pelo governador do Estado enviados para attender aos soccorros publicos exigidos pela secca, inundaçãõ, peste, guerra ou outra calamidade publica.

Todos os mais passageiros e cargas do Governo geral ou dos Estados, não especificados acima, serão transportados com abatimento de quinze por cento (15 %).

Terão tambem abatimento de 15 % os transportes de materiaes que se destinarem á construcçãõ e custeio dos ramaes o prolongamento da propria estrada e destinados ás obras municipaes dos municipios servidos pela estrada.

Sempre que o Governo o exigir em circumstancias extraordinarias, as companhias porão ás suas ordens todos os meios de transporte de que dispuzerem.

Neste caso, o Governo, si o preferir, pagará á companhia o que for convencionada pelo uso da estrada e todo o seu material, não excedendo o valor da renda média do periodo identico nos ultimos tres annos.

XXVI

Logo que os dividendos excederam a 12 % o Governo terá o direito de exigir a reducçãõ das tarifas de transporte.

Estas reducções se effectuarão principalmente em tarifas differenciaes para os grandes percursos e nas tarifas dos generos destinados á lavoura e á exportaçãõ.

XXVII

O Governo poderá fazer, depois de ouvida a respectiva companhia, concessãõ de ramaes para uso particular, partindo das estações ou de qualquer ponto da linha concedida, sem que a companhia tenha direito a qualquer indemnizaçãõ, salvo si houver augmento eventual de despeza de conservaçãõ.

Todas as obras definitivas ou provisórias necessarias para se obter, neste caso, a segurança do trafego, serão feitas sem onus para a companhia.

XXVIII

Na época fixada para a terminaçãõ da concessãõ, a estrada de ferro e suas dependencias deverão achar-se em bom estado de conservaçãõ. Si no ultimo quinquennio da concessãõ a conservaçãõ da estrada for descurada, o Governo terá o direito de confiscar a receita e empregal-a naquelle serviço.

XXIX

O Governo terá o direito de resgatar a estrada depois de decorridos 30 annos desta data.

O preço de resgate será regulado em falta de accordo pelo termo médio do rendimento liquido do ultimo quinquennio e tendo-se em consideraçãõ a importancia das obras, material e dependencias no estado em que estiverem então, não sendo esse preço inferior ao capital garantido, si o resgate se effectuar antes de expirar o privilegio.

Si o resgate se effectuar depois de expirado o prazo do privilegio, o Governo só pagará a companhia o valor das obras e material no estado em que se acharem, comtanto que a somma que tiver de despender não exceda ao que se tiver effectivamente empregado na construcçãõ da mesma estrada.

A importancia do resgate poderá ser paga em titulos da divida publica.

Fica entendido que a presente clausula só é applicavel aos casos ordinarios e que não abroga o direito de desapropriaçãõ por utilidade publica que tem o Estado.

XXX

A presente concessão vigorará pelo prazo de 90 annos, a contar da presente data.

Findo este prazo reverterão para o dominio da União, sem indemnização alguma, a estrada, todo o seu material, dependencias e bemfeitorias.

XXXI

As companhias não poderão alienar a estrada ou parte desta sem prévia autorização do Governo.

XXXII

E concedida ás companhias a garantia de juros de 6 % ao anno sobre o capital que, dentro do maximo correspondente a 30:000\$ por kilometro, for fixado e reconhecido pelo Governo como necessario á construcção de todas as obras da estrada, para aquisição do respectivo material fixo e rodante e outros, linha telegraphica, compra de terrenos, indemnização de bemfeitorias e quaesquer despesas feitas antes e depois de começadas os trabalhos de construcção da mesma estrada, até sua conclusão e acceitação definitiva, e ser ella aberta ao trafego publico.

Si os capitaes forem levantados em paiz estrangeiro, regulará o cambio de 27 dinheiros por 1\$ para todas as operações.

§ 1º O capital a que se refere a presente disposição será fixado á vista do orçamento fundado nos planos e mais desenhos de character geral, documentos e requisitos necessarios á execução de todos os trabalhos, quer digam respeito ao leito da estrada, quer ás suas obras de arte e edificios de qualquer natureza, ou se refiram ao material fixo e rodante desta e a sua linha telegraphica, apresentados ao Governo, de conformidade com a clausula 4ª.

Além desses planos e mais desenhos de character geral exigidos, as companhias sujeitarão á approvação do fiscal por parte do Governo os de detalhe necessarios á construcção das obras de arte; taes como pontes, viaductos, pontilhões, boeiros, tunneis, e os de qualquer edificio da estrada de ferro, um mez antes de dar-se começo á obra, e si, findo esse prazo, a companhia não tiver solução do fiscal, quer approvando-os, quer exigindo modificações, serão elles considerados approvados.

No caso de serem exigidas modificações pelo fiscal do Governo, as companhias serão obrigadas a fazel-as; si as não fizerem, será deduzida do capital garantido a somma gasta na obra executada sem a modificação exigida.

§ 2º Si alguma alteração for feita em um ou maior numero dos ditos planos, desenhos, documentos e requisitos já approvados pelo Governo, sem consentimento deste, a companhia perderá o direito á garantia dos juros sobre o capital que se tiver despendido na obra executada, segundo os planos, desenhos, documentos e mais requisitos assim alterados.

Si, porém, a alteração for feita com approvação do Governo e della resultar economia na execução da obra construida segundo a dita alteração, a metade da somma resultante desta economia será deduzida do capital garantido.

XXXIII

A garantia de juros se fará effectiva, livre de quaesquer impostos, em semestres vencidos, nos dias 30 de junho e 31 de dezembro de cada anno e pagos dentro do terceiro mez, depois de findo o semestre, durante o prazo de 30 annos, pela seguinte fórma:

§ 1º Emquanto durar a construcção das obras, os juros de 6 % serão pagos sobre as quantias que tiverem sido autorizadas pelo Governo e recolhidas a um estabelecimento bancario para serem empregadas á medida que forem necessarias.

As chamadas se limitarão as quantias exigidas pela construção das obras em cada anno. Para este fim a companhia apresentará ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas, no Rio de Janeiro, dous mezes antes do começo das obras, o seu respectivo orçamento, que será fundado sobre as mesmas bases em que se fundou o orçamento geral que serviu de base para a fixação do capital garantido.

Decorrido o 1º anno do deposito, cessará o pagamento dos juros para a parte desse deposito que não tenha sido applicada na construção e emquanto o não for. Os juros pagos durante esse anno sobre a quantia não applicada serão creditados ao Governo e deduzidos do primeiro pagamento a fazer-se.

§ 2º Os juros pagos pelo estabelecimento bancario sobre as quantias depositadas serão creditados á garantia do Governo, e bem assim quaesquer rendas eventuaes cobradas pela companhia, como sejam as de transferencias de acções, etc.

§ 3º Nos capitaes levantados durante a construção não será incluído o custo do material rodante, nem o de machinas e aparelhos de qualquer natureza necessarios ao seu reparo e conservação, o qual só será lançado em conta para garantia dos juros seis mezes antes de serem o dito material, machinas e aparelhos acima referidos empregados no trafego da estrada.

§ 4º Si, porém, convier ás companhias levantarem maior capital do que o necessario para as obras de um anno, poderão fazel-o, consentindo o Governo, desde que o depositem no Thesouro Nacional ou na Delegacia em Londres, para ser reembolsado á medida que a despeza da construção o exigir e mediante pedido dirigido com a antecedencia de 90 dias.

Neste caso, os juros garantidos de 6 % ao anno serão pagos sobre as quantias que forem depositadas, a contar das datas dos depositos.

§ 5º Entregue a estrada ou parte desta ao transito publico, os juros correspondentes ao respectivo capital serão pagos em presença dos balanços de liquidação da receita e despeza do custeio da estrada, exhibidos pela companhia, e devidamente examinados pelos agentes do Governo.

XXXIV

A construção das obras não será interrompida; e, si o for por mais de tres mezes, caducarão o privilegio, a garantia e mais favores acima mencionados, salvo caso de força maior, julgado tal pelo Governo, e somente por elle.

Si nos prazos fixados na clausula 4ª não estiverem concluídos todos os trabalhos de construção da estrada, e esta aberta ao trafego publico, a companhia pagará uma multa de 1 a 2 % por mez de demora sobre as quantias despendidas pelo Governo com a garantia até essa data.

E, si passada 12 mezes além dos prazos acima fixados, não ficarem concluídos todos os trabalhos acima referidos, e não estiver a estrada aberta ao trafego publico, ficarão tambem caducos o privilegio, a garantia e mais favores já mencionados, salvo caso de força maior, só pelo Governo como tal reconhecido.

A perda do privilegio e da garantia de juros e mais favores não será extensiva á parte da estrada que estiver concluída.

Si, terminada a construção de qualquer trecho, a companhia não puder, de prompto, effectuar novo deposito, por circumstancias superiores aos seus esforços, ou pela situação precaria do mercado onde tiverem de ser lançados os novos titulos, de modo a não ficar obrigada a aceitar cotação inferior á que lhe é necessaria para a obtenção de recursos, com que possa dar fiel cumprimento ás clausulas de sua concessão, o Governo lhe concederá permissão para interromper a construção pelo tempo que elle entender ser necessario para remoção da difficuldade que possa, de momento, perturbar a marcha regular dos trabalhos que a companhia é obrigada a executar.

XXXV

As despesas de custeio da estrada comprehendem as que se fizerem com o trafego de passageiros, de mercadorias, com reparos e conservação do material rodante, officinas, estações e todas as dependencias da via-ferrea taes como armazens, officinas, depositos de qualquer natureza, do leito da estrada e todas as obras de arte a ella pertencentes.

XXXVI

1º As companhias se obrigam ainda a exhibir, sempre que lhes forem exigidos, os livros de receita e despesa do custeio da estrada e seu movimento, prestar todos os esclarecimentos e informações que lhes forem reclamados pelo Governo em relação ao trafego da mesma estrada ou pelo governador do Estado, pelos fiscaes por parte do mesmo Governo ou quaesquer agentes destes, competentemente autorizados; e bem assim a entregar semestralmente aos supraditos fiscaes ou ao governador do Estado um relatorio circunstanciado do estado dos trabalhos em construção e da estatistica do trafego, abrangendo as despesas do custeio convenientemente especificadas, e o peso, volume, natureza e qualidade das mercadorias que transportar, com declaração das distancias médias por ella percorridas, da receita de cada uma das estações e da estatistica de passageiros, sendo estes devidamente classificados, podendo o Governo, quando o entender conveniente, indicar modelos para as informações que a companhia tem de prestar-lhe regularmente.

2º A aceitar como definitiva e sem recursos a decisão do Governo sobre as questões que se suscitarem relativamente ao uso reciproco das estradas de ferro que lhes pertencerem ou a outra empresa, ficando entendido que qualquer accordo que celebrarem não prejudicará o direito do Governo ao exame das estipulações que effectuarem, e á modificação destas, si entender que são offensivas aos interesses do Estado.

3º A submetter á aprovação do Governo, antes do começo do trafego, o quadro dos seus empregados e a tabella dos respectivos vencimentos, dependendo igualmente qualquer alteração posterior de autorização e aprovação do mesmo Governo.

XXXVII

Logo que os dividendos excederem a 8 % o excedente será repartido igualmente entre o Governo e a companhia, cessando essa divisão logo que forem embolsados ao Estado os juros por este pagos.

XXXVIII

No caso de desaccordo entre o Governo e a companhia sobre a intelligencia das presentes clausulas, será esta decidida por arbitros nomeados um pelo Governo e outro pelas companhias.

Si os arbitros nomeados não chegarem a accordo, cada uma das partes indicará mais um nome e a sorte designará o desempatador.

XXXIX

As companhias organizadas de accordo com as leis e regulamentos em vigor terão representante ou domicilio legal na Republica.

As duvidas e questões, que se suscitarem entre ellas e o Governo, ou entre ellas e os particulares, estranhas á intelligencia das presentes clausulas, serão resolvidas de accordo com a legislação brasileira, e pelos tribunaes brasileiros.

XL

A quota de fiscalização de que trata a clausula XIX será paga durante o primeiro anno a partir da presente data, por trimestres adeantados.

XLI

Os prazos marcados nas clausulas III e IV começam a ser contados para a Companhia Estrada de Ferro Alto Tocantins a partir da data de sua reorganização financeira, que deverá realizar-se dentro do prazo maximo de 12 mezes da presente data, sob pena de caducidade da respectiva concessão.

XLII

Pela inobservancia de qualquer das presentes clausulas, para a qual não se tenha comminado pena especial, poderá o Governo impor multas de 200\$ até 5:000\$ e o dobro na reincidencia.

XLIII

Si, decorridos os prazos fixados, não quizer o Governo prorogal-os, poderá declarar caduco o contracto, salvo o disposto na clausula 34^a.

XLIV

O contracto deverá ser assignado dentro de 30 dias, contados da publicação das presentes clausulas, sob pena de caducar esta concessão.

Rio de Janeiro, 18 de outubro de 1904. Lauro Secretario Müller.

Este texto não substitui o original publicado no Diário Oficial da União - Seção 1 de 02/11/1904

Publicação:

- Diário Oficial da União - Seção 1 - 2/11/1904, Página 5172 (Publicação Original)
- Diário Oficial da União - Seção 1 - 1/12/1904, Página 3737 (Publicação Original)

DECRETO N. 5719, DE 10 DE OUTUBRO DE 1905

Approva, com alterações, os estudos definitivos dos primeiros cem kilometros da Estrada de Ferro de Bahurú a Cuyabá.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil, cessionaria da Estrada de Ferro de Bahurú a Cuyabá,

DECRETA:

Artigo unico. Ficam aprovados os estados definitivos, com as alterações feitas a tinta verde, nas plantas apresentadas pela referida companhia, dos cem primeiros kilometros da Estrada de Ferro de Bahurú a Cuyabá, os quaes com este baixam, devidamente rubricados, devendo servir de base para o respectivo orçamento a tabella de preços a que se refere o decreto n. 1658, de 20 de janeiro de 1894.

Rio de Janeiro, 10 de outubro de 1905, 17^º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Lauro Severiano Müller.

DECRETO Nº 6.899, DE 24 DE MARÇO DE 1908

Approva a modificação do contracto da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil e autoriza a contractar com a mesma companhia a construção e o arrendamento da Estrada de ferro do Itapura a Corumbá e dahi á fronteira do Brazil com a Bolivia.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que lhe expoz o Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas e usando da autorização que lhe foi conferida no n. VII do art. 28 da lei n. 1841, de 31 de dezembro de 1907,

Decreta:

Artigo unico. Ficam approvadas as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas, para a modificação do contracto da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil, celebrado nos termos do decreto n. 5349, de 18 de outubro de 1904, e para o contracto com a mesma companhia da construção e arrendamento da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá e dahi á fronteira do Brazil com a Bolivia.

Rio de Janeiro, 24 de março de 1908, 20º da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

Clausulas a que se refere o decreto n. 6899, desta data

I

A concessão feita á, Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brazil pelo decreto n. 5349, de 18 de outubro de 1904, da estrada de ferro de Bahurú a Cuyabá, fica, restringida ao trecho de Bahurú a Itapura, e, somente em relação a este, continua em vigor o contracto celebrado em 1 de dezembro de 1904.

II

O trecho de Itapura a Cuyabá, cuja concessão fica sem effeito, é substituido pela estrada de ferro de Itapura a Corumbá e dahi á fronteira do Brazil com a Bolivia, a qual será de propriedade da União, construida pela Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil e arrendada pelo prazo de 60 annos á mesma companhia, que não terá direito a indemnização alguma em virtude da annullação da concessão referente ao trecho de Itapura a Cuyabá.

III

O Governo pagará á, companhia em titulos de 5% juros ouro ao anno, recebidos por ella ao por, a importancia, que fôr fixada nos estudos definitivos da Estrada de Ferro do Itapura a Corumbá, e dahi á fronteira do Brasil com a Bolivia, não podendo a mesma estrada ter extensão superior a 967 kilometros, comprimento determinado pelo reconhecimento geral apresentado pela companhia, nem o preço kilometrico maximo exceder de 40:000\$000, ouro.

IV

No prazo maximo kilometrico constante da clausula anterior, comprehende-se não só a linha ferrea propriamente dita kilometragem será contada da chave superior da estação de Itapura á fronteira do Brasil com a Bolivia, como tambem todas as obras d'arte definitivas, estações e desvios,

dependencias, officinas, depositos, linhas telegraphicas, cercas, material para installação do trafego e, bem assim, o material rodante, tudo de accôrdo com os estudos definitivos e especificações, que serão submettidos pela companhia á approvação do Governo.

A approvação dos estudos definitivos e especificações concedida por decreto.

V

A verba material rodante, que deve ser computada nos estudos definitivos, é fixada em 3.000:000\$, ouro.

Este material satisfará ás exigencias precisas para o transporte de tropas.

VI

As pontes definitivas sobre os rios Paraná e Paraguay poderão ser substituidas por pontes provisórias ou por pontes fluctuantes de transbordo (bateau-bac). Nesta hypothese, será do orçamento maximo supra deduzido o valor das pontes definitivas, para cuja execução ulterior caberá ao Governo o direito de fixar o prazo; sendo, porém, incluído no mesmo orçamento o das pontes fluctuantes, caso sejam acceitas como definitivas.

A ponte definitiva sobre o rio Paraguay deverá ter um vão movel, de accordo com as necessidades da navegação neste rio.

VII

Nos estudos definitivos, a companhia adoptará, como limites normaes, as condições technicas seguintes:

Rampa maxima, 1 %; raio minimo de curva, 300 metros.

Estes limites só poderão soffrer modificações, excepcionalmente, nos trechos em que a via-ferrea sobe ou desce o divisor das bacias dos rios Paraná e Paraguay, até 1 1/2 %, como rampa maxima, e até 150 metros, como raio minimo das curvas.

As curvas dirigidas em sentido contrario serão sempre separadas por uma tangente de comprimento não inferior a 30 metros. As rampas seguidas de contrarrampas serão separadas por patamares de comprimento não inferior a 50 metros.

VIII

A bitola será de um metro entre as faces internas dos trilhos. O peso dos trilhos será de 25 kilogrammas por metro corrente. As talas de junção serão de cantoneiras.

IX

A companhia obedecerá, nos estudos definitivos, ás mesmas condições estipuladas nas clausulas V a X do contracto para a linha de Bahurú a Cuyabá celebrado nos termos do decreto n. 5349, de 18 de outubro de 1904, com as modificações constantes das clausulas do presente decreto, e sendo as obras de arte correntes projectadas de accôrdo com os typos annexos ao reconhecimento geral apresentado pela companhia.

X

Os estudos definitivos com as respectivas especificações serão submettidos á approvação do Governo por trechos não inferiores a 50 kilometros. Os do primeiro trecho a partir de Porto Esperança, em direcção a Miranda, deverão ser apresentados no acto da assignatura do contracto celebrado em virtude deste decreto, e os demais trechos até 30 de setembro do corrente anno.

Os projectos definitivos das pontes sobre os rios Paraná o Paraguay serão apresentados á parte, até a mesma data.

XI

Approvados os estudos definitivos de toda a estrada, será fixado o preço médio kilometrico, de accôrdo com as seguintes

- a) trabalhos preliminares;
- b) movimento de terras;
- c) obras de arte correntes;
- d) obras de arte especiaes;
- e) via permanente;
- f) estações, edificios e installações do trafego;
- g) cerca da linha;
- h) linhas e aparelhos telegraphicos;
- i) material rodante,

cujo total não poderá exceder o fixado na clausula III.

XIII

Na conformidade do prescripto na clausula anterior, serão feitos á companhia pagamentos trimensaes dos trabalhos executados, mediante avaliações provisórias effectuadas pela Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro.

Antes da aprovação dos estudos definitivos de toda a estrada, as avaliações provisórias serão feitas segundo os estudos definitivos dos trechos approvados, respeitado a disposto na clausula III.

XIII

A linha de Itapura a Corumbá, ficará dividida em seis secções.

- 1ª Itapura - Rio Verde.
- 2ª Rio Verde - Campo Grande.
- 3ª Campo Grande - Aquidauana.
- 4ª Aquidauana - Miranda.
- 5ª Miranda - Esperança.
- 6ª Esperança-Corumba, e dahi á fronteira do Brasil com a Bolivia.

Terminada uma secção, fará a Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro correr o alinhamento e o nivelamento da mesma secção, de fórma a se levantar o cadastro exacto da linha e a se verificar si foram attendidos os limites das condições technicas fixados neste decreto, e proceder ao exame completo da linha ferrea, via permanente, obras de arte, estações, edificios, cercas, linhas telegraphicas, material rodante, etc., afim de ser acceita pelo Governo e effectuado o pagamento definitivo.

XIV

A conservação das secções concluidas correrá por conta da companhia, como constructora das obras, até que seja acceito todo o trecho de Itapura a Porto Esperança, e autorizada pela Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro a respectiva entrega ao trafego provisorio, de accôrdo com o horario proposto pela, companhia e aprovado por aquella repartição.

XV

E' concedido a, companhia:

a) o direito de desapropriar por utilidade publica, na fórmula das leis em vigor, os terrenos e bemfeitorias necessarios construcção da estrada;

b) a isenção dos direitos de importação para o material destinado é construcção da estrada, e ao respectivo custeio durante o prazo do arrendamento.

Sendo federaes os serviços a cargo da companhia, está, ella isenta do pagamento de impostos estadoaes e municipaes.

XVI

Os trabalhos de construcção da estrada de ferro de Itapura a Corumbá serão iniciados a partir do Porto Esperança, no rio Paraguay, dentro do prazo de um mez contado da data do decreto de aprovação dos estudos definitivos do primeiro trecho.

Os estudos definitivos de cada trecho serão considerados como aprovados pelo Governo si, dentro de trinta dias da data da sua entrega á Secretaria da Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro, nada houver sido deliberado a respeito.

XVII

A construcção das secções entre Itapura e o Porto Esperança, no rio Paraguay, deverá estar concluida, de modo a permittir a abertura ao trafego provisorio de todo o trecho, até 30 de setembro de 1910.

Para a conclusão da secção de Esperança a Corumbá e dahi á fronteira do Brasil com a, Bolivia, fica, marcado o prazo adicional de 15 mezes.

O prazo para a conclusão do trecho de Miguel Calmon a Itapura, de concessão da companhia Estradas de Ferro Noroeste do Brazil, é fixado em um anno, contado da data da assignatura do contracto autorizado por este decreto.

XVIII

Para garantia da fiel execução do contracto celebrado nos termos deste decreto, serão retidos de cada pagamento 15 % que ficarão depositados no Thesouro Federal como caução.

Verificado pelo Governo, dentro do primeiro anno, que a installação do serviço e o andamento dos trabalhos de construcção correspondem ás exigencias dos prazos estipulados da clausula XVII, será reduzida a 10 % a retenção sobre os pagamentos ulteriores.

Si em 31 de dezembro de 1909 fôr pelo Governo verificada que o andamento dos trabalhos satisfaz ás exigencias necessarias para o effectivo cumprimento do disposto na clausula XVII, e si a caução tiver attingido a 10 % do preço total da construcção fixado nos estudos definitivos, cessará, qualquer retenção nos demais pagamentos.

XIX

Si a 30 de setembro de 1910 não estiverem concluidos o trecho de Miguel Calmon a Itapura e a estrada de ferro entre Itapura e o Porto Esperança, de modo a permittir a abertura de toda a linha ao trafego provisorio, perderá a companhia, em favor do verção, a caução de que trata a clausula XVIII, salvo caso de força, maior, a juizo do Governo e sómente delle.

XX

Si no prazo marcado na clausula XVII para a conclusão do trecho de Esperança a Corumbá e dahi á fronteira do Brasil com a Bolivia não estiver terminado o mesmo trecho, a companhia pagará pelo excesso de prazo a multas de: 200\$000 por dia até quatro mezes; 400\$ por dia, de quatro a oito mezes; e 1:000\$ por dia, de oito mezes em diante.

Iguaes multas serão applicadas pelo excesso de prazo para a conclusão do trecho de Miguel Calmon a Itapura, de que trata a referida clausula XVII.

XXI

A construcção das obras não poderá ser interrompida e, si o fôr por mais de tres mezes, salvo caso de força maior, a juízo do Governo, caducará de pleno direito, independente de interpellação ou acção judicial, o presente contracto, perdendo a Companhia a caução de que trata a clausula XVIII.

XXII

A fiscalização da estrada de ferro e de todos os serviços a cargo da companhia será incumbida á Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro, devendo a companhia entrar annualmente para, o Thesouro Federal com a quantia de 120:000\$ por semestres adeantados, para as respectivas despesas.

Esta importancia, será reduzida a 60:000\$ logo que seja aberto ao trafego provisorio o trecho de Itapura, a Esperança, e a 30:000\$ quando entregue ao trafego definitivo toda a estrada.

XXIII

Verificada a fiel execução do contracto de construcção será entregue á companhia, por occasião do ultimo pagamento definitivo, a caução depositada no Thesouro Federal para garantia do mesmo contracto, com excepção da importancia de mil contos do réis em titulos de 5 %, juros ouro ao anno, que continuará retida como garantia da execução do contracto de arrendamento.

XXIV

A estrada de ferro de Itapura a Corumbá e dahi á fronteira do Brasil com a Bolivia será, arrendada á Companhia Estradas de Ferro Noroeste do Brazil pelo prazo de 60 annos, contados de 30 de setembro de 1910.

Durante este prazo o trafego da estrada não poderá ser interrompido, salvo caso de força maior, a juízo do Governo.

O preço do arrendamento constante:

I - Das seguintes contribuições sobre a renda bruta em papel-moeda:

- a) 5º % da renda bruta logo que esta attingir a 3:000\$ por kilometro;
- b) 10 % do excesso da renda bruta 3:500\$ a 4:000\$ por kilometro;
- c) 15 % do excesso da renda bruta de 4:000\$ a 4:500\$ por kilometro;
- d) 20 % do excesso da renda bruta de 4:500\$ a 5:000\$ por kilometro;
- e) 25 % do excesso da renda bruta sobre 5:000\$ por kilometro.

II - Da contribuição de 20 % da renda liquida que exceder a mil contos de réis, papel, por anno.

XXVI

Para os effeitos do contracto de arrendamento são considerados:

I - Como capital:

Uma somma inicial devidamente justificada pela, companhia e approvada pelo Governo e as quantias autorizadas pelo Governo para ser levadas a esta conta, na qual nenhuma quantia poderá ser incluída sem que preceda approvação do Governo e represente despesa por elle préviamente autorizada:

II - Como renda bruta:

A somma de todas as rendas ordinarias, extraordinarias e eventuaes arrecadadas pela companhia;

III. Como despesas de custeio:

Todas as que forem relativas ao trafego da estrada de ferro, á conservação ordinaria e extraordinaria da linha, edificios e suas dependencias, á renovação do material fixo e rodante; as resultantes de accidentes na estrada, roubos, incendios, seguro e de todos os casos de força maior; as de administração na Europa approvadas pelo Governo, e as de fiscalização por parte deste;

IV. Como renda liquida:

A differença entre a renda bruta e as despesas de custeio augmentadas das contribuições pagas pela companhia como preço de arrendamento, nos termos da clausula XXV, n. I.

Determinar-se-ha a extensão da estrada de ferro arrendada para o effeito de fixar a renda bruta média kilometrica, computando-se apenas a distancia real da chave superior da estação de Itapura a Esperança e dahi a Corumbá e á fronteira do Brazil com a Bolivia, sem levar em conta os desvios nem as linhas duplas.

XXVII

A tomada de contas para pagamento das contribuições de que trata a clausula XXV será, feita por processo identico ao que vigorar para o pagamento de garantia de juros.

§ 1º No primeiro semestre de cada anno, a renda bruta arrecadada será considerada provisoriamente como a metade da renda bruta annual.

§ 2º A liquidação definitiva das contribuições devidas á Fazenda Nacional pelo arrendamento da estrada de ferro, far-se-ha na tomada de contas do segundo semestre de cada anno, de accôrdo com a renda bruta de todo o anno.

§ 3º Concluidas as tomadas de contas semestraes, a companhia recolherá ao Thesouro Federal, no prazo de 10 dias, as contribuições de arrendamento a que se refere a clausula XXV, que houverem sido apuradas.

XXVIII

A companhia receberá a estrada de ferro e todas as suas dependencias mediante inventario que tiver sido organizado por determinação do Governo no acto da acceitação definitiva da estrada de ferro, ao qual serão sempre accrescentados o material rodante e obras novas levados á conta de capital e deduzido o material imprestavel que fôr substituído, a juizo do Governo, lavrando-se termo da entrega.

Findo o arrendamento, a companhia, entregará a estrada de ferro por esse inventario, reservadas as modificações que houver soffrido durante o prazo do contracto.

Servirá o mesmo inventario para os casos de encampação do contracto de arrendamento e de occupação temporaria da estrada pelo Governo.

XXIX

O Governo poderá occupar temporariamente a estrada. Neste caso, pagará companhia, uma indemnização igual á média da renda liquida dos periodos correspondentes no quinquennio precedente á occupação ou nos annos anteriores, caso não haja ainda decorrido um quinquennio, ou a média da renda liquida nos mezes anteriores, caso não haja ainda decorrido um anno.

XXX

O Governo poderá fazer a encampação do contracto depois de 30 de dezembro de 1940.

A indemnização corresponderá, neste caso, a 25 % da renda liquida média annual verificada no ultimo quinquennio, multiplicada pelo numero de annos que faltarem para terminação do

arrendamento e mais o capital fixado nos termos da clausula XXVI, deduzida delle a competente amortização, calculada pela fórmula

$$A = \frac{(1+0,06)^n - 1}{0,06} ; \text{ sendo } A \text{ o capital primitivo, } a \text{ a dotação}$$

annual da amortização e n o numero de annos do contracto e a taxa de amortização.

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.

XXXI

A companhia obriga-se a admittir ou manter, a juizo do Governo, trafego mutuo com as empresas de viação ferrea e fluvial e, bem assim, com a Repartição Geral dos Telegraphos, na fórmula das leia e dos regulamentos em vigor e de conformidade com as normas adoptadas na Estrada de Ferro Central do Brazil, e a estabelecer percurso mutuo com as estradas de ferro, a, que fôr applicavel, conforme as disposições adoptadas nas Estradas de Ferro de Santos a Jundiahy e Paulista, submettendo os respectivos accôrdos á approvação do Governo.

XXXII

A companhia, obriga-se a fundar nucleos coloniaes, pelo menos um em cada trecho de 100 kilometros, de accôrdo com os onus e vantagens estabelecidos para o serviço de povoamento do sólo pelo decreto n. 6.455, de 19 de abril de 1907. Os planos desses nucleos serão apresentados ao Governo, para a necessaria approvação, dentro de dous annos contados da data da entrega ao trafego do trecho de Itapura a Esperança.

XXXIII

O Governo reserva-se o direito de fazer executar pela companhia ou por conta della, durante o prazo do arrendamento, as alterações e novas obras, cuja necessidade a experiencia haja indicado em relação á segurança publica policia da estrada de ferro ou ao trafego.

XXXIV

A companhia fica obrigada a augmentar o material rodante em qualquer época, desde que este se torne insufficiente para attender satisfactoriamente ao desenvolvimento do trafego, comprehendidos os carros destinados exclusivamente ao transporte de gado em pé.

XXXV

Todas as indemnizações e despesas motivadas pela construcção, conservação, trafego e reparação da estrada de ferro correio, exclusivamente e sem excepção, por conta da companhia.

XXXVI

A companhia obriga-se a cumprir as disposições do regulamento de 26 de abril de 1857 e, bem assim, quaesquer outras da mesma natureza que forem adoptadas para a realização, segurança e policia das estradas de ferro, uma vez que não contrariem as presentes clausulas.

XXXVII

A companhia fica obrigada a conservar com cuidado, durante todo o tempo do arrendamento, e a manterem estado de preencherem perfeitamente o seu destino, tanto a estrada de ferro e suas

dependencias, como o material rodante, sob pena de multa, ou de ser a conservação feita pelo Governo á custa da companhia.

No caso de interrupção do trafego excedente de trinta dias consecutivos, por motivo não justificado, o Governo terá o direito de impór uma multa por dia de interrupção igual á renda liquida do mesmo dia no anno anterior ao daquelle, e restabelecerá, o trafego por conta da companhia.

XXXVIII

Durante o tempo do arrendamento, o Governo não concederá nenhuma estrada de ferro dentro de uma zona de vinte kilometros para cada lado do eixo da estrada e na mesma direcção desta O Governo reserva-se, porém, o direito de conceder estradas que tendo o mesmo ponto de partida e direcções diversas, possam approximar-se e até cruzar a linha concedida, comtanto que, dentro da referida zona, não recebam generos nem passageiros.

XXXIX

Os preços dos transportes serão fixados em tarifas approvadas pelo Governo, não podendo exceder os dos meios ordinarios de conducção ao tempo da organização das mesmas tarifas. As tarifas serão revistas, pelo menos, de tres em tres annos, a contar da data da approvação, por determinação do Governo, tendo-se principalmente em vista favorecer a producção nacional.

XL

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 ou outros, e os valores que lhe forem confiados.

XLI

A companhia poderá fazer todos os transportes por preços inferiores aos das tarifas approvadas pelo Governo, mas de um modo geral, sem prejuizo, nem favor de quem quer que seja. Estas baixas de preço só se farão effectivas com o consentimento do Governo, sendo o publico avisado por meio de annuncios affixados nas estações e insertos nos jornaes.

Si a companhia fizer transporte por preço inferior ao das tarifas, sem esse prévio consentimento, o Governo poderá applicar a mesma reducção a todos os transportes de igual categoria, isto é, pertencentes á mesma classe da tarifa. Os preços assim reduzidos não serão elevados, do mesmo modo que no caso de prévio consentimento do Governo, sem autorização 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.

XLII

A companhia obriga-se a transportar gratuitamente:

1º, os colonos e immigrants, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos aratorios;

2º, as sementes e as plantas enviadas pelo Governo ou pelos governadores dos Estados para serem gratuitamente distribuidas pelos lavradores, os animaes reproductores introduzidos com auxilio do Governo e os objectos destinados a exposições officiaes;

3º, as malas do correio e seus conductores, o pessoal encarregado por parte do Governo do serviço da linha telegraphica e o respectivo material, bem como qualquer somma de dinheiro pertencente ao Thesouro Federal ou do Estado, senão os transportes effectuados em carro especialmente adaptado para esse fim.

Serão transportados com abatimento:

De 50 % sobre os preços das tarifas:

1º, as autoridades, escoltas policiaes o respectivas bagagens, quando em diligencia;

2º, todos os generos enviados pelo Governo da União ou dos Estados para soccorros publicos, em caso de secca, inundação, peste, guerra ou outra calamidade publica.

De 30 % sobre os preços das tarifas:

As munições de guerra e qualquer numero de soldados do exercitos e da guarda nacional ou da policia, com seus officiaes e respectiva bagagem, quando em serviço publico.

Todos os mais passageiros e cargos do Governo da União 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.

Sempre que o Governo o exigir, conforme as circunstancias extraordinarias a Companhia porá ás suas ordens todos os meios de transporte de que dispuzer.

Neste caso, o Governo, si o preferir, pagará á Companhia o que fôr convencionado pelo uso da estrada e todo o seu material, desde que não exceda o valor da renda liquida média de periodo identico, nos ultimos tres annos.

XLIII

O Governo poderá fazer, depois de ouvida a companhia, concessão de ramaes para uso particular, partindo das estações ou de qualquer ponto da linha arrendada, sem que a companhia tenha direito a qualquer indemnização, salvo si houver augmento eventual de despeza de conservaçon.

Todas as obras definitivos ou provisorias necessarias para obter, neste caso, a segurança do trafego, serão sem onus para a companhia.

XLIV

Ficará a companhia constituída em móra ipso jure e obrigada por isso ao pagamento do juro de 9 % ao anno, si não pagar dentro de 10 dias da tomada de contas as quotas de arrendamento de que trata a clausula XXV, ou si não pagar dentre de 10 dias do inicio do semestre, a respectiva quota de fiscalização de que trata a clausula XXII, ou si não pagar dentro de 10 dias da entrega da guia de recolhimento as multas que lhe forem impostas de accôrdo com este decreto.

XLV

Sempre que o Governo entender extraordinariamente, mandará inspecionar o estado das linhas, suas dependencias e material rodante.

O representante do Governo será acompanhado pelo da companhia e estes escolherão desde logo um desempatador, decidindo a sorte entre os dous nomes indicados, um pelo representante do Governo e outro pelo da companhia, caso não cheguem a um accôrdo. Desta inspecção lavrar-se-ha um termo consignando-se os serviços a fazer, afim de assegurar a boa conservaçon da estrada e regularidade do trafego, e fixando-se os prazos em que elles devam ser executados.

A companhia fica obrigada a dar cumprimento ao que lhe fôr determinado nesse termo e dentro dos prazos nelle fixados. Não o fazendo, será multada e novos prazos serão marcados pelo Governo. A falta de cumprimento dentro do novo prazo será punida com a rescisão do presente contracto.

XLVI

A companhia se obriga:

1º A exhibir, sempre que lhe for exigido, os livros de receita e despeza de custeio da estrada e seu movimento, a prestar todos os esclarecimentos e informações em relação ao trafego da mesma estrada que forem reclamados pela Repartiçon Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro, ou por

quaesquer funcionarios della, competentemente autorizados, e bem assim, a entregar semestralmente a esta Repartição o relatório circunstanciado dos trabalhos em construcção e da estatística do trafego, abrangendo as despesas de custeio convenientemente especificadas, e o peso, volume, natureza e qualidade das mercadorias que transportar, com declaração das distancias médias por ellas percorridas, da receita de cada uma das estações e da estatística de passageiros, estes devidamente classificados, podendo o Governo, quando o entender conveniente, indicar modelos para as informações que a companhia tem de lhe prestar regularmente.

2º A aceitar como definitiva e sem recursos a decisão do Governo sobre as questões que se suscitarem relativamente ao uso reciproco das estradas de ferro que lhe pertencerem, ou a outra empresa, ficando entendido que qualquer accordo que celebrar não prejudicará o direito do Governo ao exame das respectivas estipulações e á modificação destas, si entender que são offensivas aos interesses da União.

3º A submeter á approvação do Governo, antes do começo do trafego, o quadro dos seus empregados e a tabella dos respectivos vencimentos, dependendo igualmente de autorização e approvação d'elle qualquer alteração posterior.

XLVII

Pela inobservancia de qualquer das presentes clausulas, para a qual não se tenha comminado pena especial, poderá o Governo impor multa de 500\$ até 10:000\$, e do dobro na reincidência.

XLVIII

A renda bruta da companhia e a caução a que se refere a clausula XVIII respondem pelo pagamento das contribuições e multas estipuladas no presente contracto.

As contribuições e multas serão cobradas executivamente, nos termos do art. 52, letras b e c, parte V, do decreto n. 3084, de 5 de novembro de 1898, caso não sejam pagos nos prazos estipulados.

XLIV

Si, decorridos os prazos fixados no presente contracto, não quizer o Governo prorogal-os, poderá de pleno direito declarar caduco o contracto, independente de interpellação ou acção judicial, sem que a companhia tenha direito a indemnização alguma.

L

A companhia não poderá transferir o presente contracto de construcção e de arrendamento ou parte d'elle, sem prévia autorização do Governo.

LI

No caso de desaccôrdo entre o Governo e a companhia sobre a intelligencia das presentes clausulas, será esta decidida por dous árbitros, dos quaes um nomeado pelo Governo e outro pela companhia.

Si os árbitros nomeados não chegarem a accôrdo, cada uma das partes indicará três nomes e a sorte designará dentre os seis o desempatador.

LII

A companhia, organizada de accôrdo com as leis e regulamentos em vigor, terá representante ou domicilio legal na Republica.

As duvidas ou questões que se suscitarem entre ella e o Governo, ou entre ella e os particulares, estranhas á intelligencia das presentes clausulas, serão resolvidas de accôrdo com a legislação brasileira e pelos tribunaes brasileiros.

LIII

A estrada de ferro, comprehendendo as estações, officinas, depositos e mais edifícios, dependencias e bemfeitorias, as linhas telegraphicas e todo o material fixo e rodante, assim como o material em serviço do almoxarifado, preciso para os differentes misteres do trafego e devendo corresponder ás necessidades de um trimestre, reverterá á União findo o prazo do arrendamento, livre e desembaraçado de quaesquer ônus, sem que a companhia tenha direito a indemnização alguma.

LIV

O contracto a que se refere o presente decreto deverá ser assignado dentro de trinta dias, contados desta data, sob pena de ficar este sem effeito.

Rio de Janeiro, 24 de março de 1908. - Miguel Calmon du Pin e Almeida.

Este texto não substitui o original publicado no Diário Oficial da União - Seção 1 de 15/04/1908

Publicação:

- Diário Oficial da União - Seção 1 - 15/4/1908, Página 2623 (Publicação Original)

DECRETO Nº 6.944, DE 7 DE MAIO DE 1908

Autoriza a emissão dos titulos necessarios ao pagamento dos trabalhos de construcção da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá e dahi á fronteira do Brazil com a Bolivia.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil e usando da autorização conferida no n. VII do art. 22 da lei n. 1841, de 31 de dezembro de 1907,

Decreta:

Artigo unico. Ficam aprovadas as clausulas que com este baixam, assignadas pelos Ministros de Estado da Fazenda e da Industria, Viação e Obras Publicas, para a emissão dos titulos de 5 %, juros, ouro, ao anno, necessarios ao pagamento dos trabalhos de construcção da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá e dahi á fronteira do Brazil com a Bolivia, de conformidade com a clausulo III do decreto n. 6899, de 24 de março de 1908.

Rio de Janeiro, 7 de maio de 1908, 20º da Republica.

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

David Campista.

Miguel Calmon du Pin e Almeida.

Clausulas a que se refere o decreto n. 6944, desta data

I. Os titulos emittidos para a construcção da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá e dahi á fronteira do Brazil com a Bolivia, de conformidade com a clausula III do decreto n. 6899, de 24 de março de 1908, serão do valor nominal de 500 milhões de francos e juros semestraes de 12 francos e 50 centimos, equivalentes a 5 %, juros, ouro, ao anno, e amortizaveis em 50 annos, a partir do anno de 1912.

II. O pagamento dos juros será effectuado no Rio de Janeiro, em Pariz e em Londres, pela fórmula que for determinada pelo Ministerio da Fazenda.

III. A emissão dos titulos será feita ao par e não poderá exceder a importancia fixada na clausula III do decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908.

IV. E' facultado á Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil depositar, em nome e a plena e inteira disposição do Governo da Republica dos Estados Unidos do Brazil, em conta corrente, no Banco da França, na Societé Générale pour favoriser le developpement du commerce et de l'industrie en France, ou n'outro estabelecimento, a juizo do Governo, a importancia de 500 milhões de francos, contra a entrega de cem mil titulos de 500 francos cada um, dos de que trata a clausula I. Fica entendido que esta clausula não importa a obrigação do disposto na clausula III do decreto n. 6899, de 24 de março de 1908, que continúa em pleno vigor quanto á parte restante da emissão.

V. A diferença que se verificar entre a importancia dos juros da conta corrente e os 5 % correspondentes aos titulos emittidos por antecipação e entregues de accordo com a clausula IV, correrá por conta da Companhia Estradas de Ferro Noroeste do Brazil, podendo a respectiva importancia ser pelo Governo retida no Thesouro Federal dos pagamentos relativos aos trabalhos executados pela companhia no semestre.

VI. Os pagamentos dos trabalhos executados pela companhia serão effectuados em dinheiro, mediante autorização do Governo, e de accordo com o disposto nas clausulas XII, XIII e XVIII do decreto n. 6899, de 24 de março de 1908, sómente até á importancia depositada pela companhia, de conformidade com o disposto na clausula IV do presente decreto.

Rio de Janeiro, 7 de maio de 1908.- David Campista.- Miguel Calmon du Pin e Almeida.

Este texto não substitui o original publicado no Diário Oficial da União - Seção 1 de 10/05/1908

Publicação:

- Diário Oficial da União - Seção 1 - 10/5/1908, Página 3187 (Publicação Original)

DECRETO Nº 10.523, DE 23 DE OUTUBRO DE 1913

Declara a caducidade do contracto approvedo pelo decreto n. 6.899, de 24 de março d 1908, e dá outras providencias.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Considerando que a construcção da Estrada de Ferro Itapura a Corumbá, a que se refere a clausula LI do contracto approvedo pelo decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908, não ficou terminada nos prazos fixados na clausula XVII do mesmo contracto ns. 8.355, de 8 de novembro de 1910, e 9.970, de 30 de dezembro de 1912;

Considerando que, no intuito de evitar quaesquer difficuldades á construcção da referida estrada, á qual estão ligados relevantes interesses de ordem publica, o Governo deixou de tornar effectivas as penalidades constantes da clausula XX do mencionado contracto:

Considerando que sua clausula XIX determina a perda da caução de que trata a clausula XVIII, salvo caso de força maior, a juizo o Governo e sómente delle, si as obras de construcção dos trechos alli indicados não ficassem concluidas em prazo que, virtude das prorrogações concedidas, se esgotou em 30 de setembro ultimo;

Considerando, outrossim, que a não terminação das obras dentro dos prazos estabelecidos dá logar á declaração da caducidade de pleno direito do contracto, independente da interpellação ou acção judicial, sem que a companhia concessionaria tenha direito a indemnização alguma, segundo estipulou a clausula XLIX;

Considerando que, conforme resulta, de um modo preciso, do officio n. 1.266, de 21 de outubro corrente, da Inspectoria Federal das Estradas, verificaram-se as duas hypoteses previstas nas citadas clausulas XIX e XLIX, não se havendo, por outro lado, caracterizado nenhum caso de força maior, como determinante dos factos apontados;

Considerando a conveniencia de levar a effeito as obras encetadas, directamente pela administração publica;

Resolve:

I- Declarar caduco de pleno direito o contracto approvedo pelo decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908, de conformidade com as suas clausulas XIX e XLIX, sem direito a indemnização alguma para a respectiva concessionaria, Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil, e com perda da caução de que trata a clausula XVIII, em proveito dos cofres publicos.

II- Mandar que se prosigam as obras de construcção, administrativamente.

III- Determinar que essas obras sejam custeadas por conta do soldo existente do producto da emissão de cem milhões de francos, feita ao par, de accôrdo com o decreto n. 6.944, de 7 de maio de 1908, e depositada em estabelecimentos bancarios, em nome e a plena e inteira disposição do Governo.

Rio de Janeiro, 23 de outubro de 1913, 92º da Independencia e 25º da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

José Barbosa Gonçalves.

Este texto não substitui o original publicado no Diário Oficial da União - Seção 1 de 28/10/1913

Publicação:

- Diário Oficial da União - Seção 1 - 28/10/1913, Página 15685 (Publicação Original)

DECRETO Nº 12.746, DE 12 DE DEZEMBRO DE 1917

Resolve encampar a Estrada da Ferro Baurú a Itapura (Noroeste do Brasil) e incorporal-a á Estrada de Ferro Itapura a Corumbá

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil; usando da autorização que lhe confere o art. 75, XIII, da lei n, 3.232, de 5 de janeiro do corrente anno,

DECRETA:

Art. 1º Fica resolvida a encampação da Estrada de Ferro Baurú a Itapura (Noroeste do Brasil), de que é concessão a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil em virtude dos decretos ns. 5.266 e 5.349, de 30 de junho e 18 de outubro de 1904, e clausula I das que baixaram com o decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908.

Art. 2º Será feita a encampação da estrada com todo o seu material fixo e rodante, dependencias e bemfeitorias, livre e desembaraçada de qualquer onus, seja de que natureza for nas seguintes condições:

- a) o Governo pagará a importancia do capital de 14.681:024\$568 (quatorze mil seiscientos e oitenta e, um contos vinte e quatro mil quinhentos e sessenta e oito réis), ouro, reconhecido como applicado na construcção da dita estrada, reduzindo-o a papel pela média da taxa cambial verificada pela Camara Syndical de Corretores no primeiro semestre do corrente anno e tornando effectivo o pagamento em apolices, papel, da divida publica interna, juros annuaes de 5 %, ao typo de 85 % (oitenta e cinco por cento);
- b) considerará liquidada a divida da companhia para com o Thesouro Nacional constante do balanço definitivo que foi levantado após a caducidade declarada pelo decreto n. 10.523, de 23 de outubro de 1913, do contracto celebrado de accôrdo com o citado decreto n. 6.899, de 1908.

Art. 3º A Estrada de Ferro Baurú a Itapura será incorporada á Itapura a Corumbá.

Rio de Janeiro, 12 de dezembro de 1917, de 96º da Independencia e 29º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.

Augusto Tavares de Lyra.

Antonio Carlos Ribeiro de Andrada.

Este texto não substitui o original publicado no Diário Oficial da União - Seção 1 de 18/12/1917

Publicação:

- Diário Oficial da União - Seção 1 - 18/12/1917, Página 13421 (Republicação)

2.5 PRINCIPALES DÉCRETS ROUTIERS

PRINCIPALES DÉCRETS ROUTIERS

ANNÉE	DÉCRET	DESCRIPTION	ANNEXE	SOURCE
1937	Loi n° 467 31/07/1937	Transforme la « Commission de l'Autoroute Fédérale » dans le « Département National des Routes »_ DNER	35 p.01	< http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1930-1939/lei-467-31-julho-1937-555595-publicacaooriginal-74903-pl.html > Février 2015
1940	Décret-Loi n° 2.615 21/09/1940	Crée une taxe unique sur les lubrifiants, liquides et gazeux (IULCLG)	36 p.05	< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/deceto-lei/1937-1946/Del2615.htm > Février 2015
1944	Décret n° 15.093 20/03/1944	Aprouve le «Plan Routier Nationalle» (Plano Rodoviário Nacional)	37 p.10	< http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decet/1940-1949/decreto-15093-20-marco-1944-460172-publicacaooriginal-1-pe.html > Février 2015
1945	Décret-Loi n° 8.463 27/12/1945	«Lei Joppert » – (re) créer le Fond Routier National – FRN e (re) organise le « Département National des Routes » DNER	38 p.11	< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/deceto-lei/1937-1946/Del8463.htm > Février 2015

LEI Nº 467, DE 31 DE JULHO DE 1937

O Presidente da República:

Faço saber que o Poder Legislativo decreta e eu sanciono a seguinte lei :

Art. 1º A Comissão de Estradas de Rodagem Federais passa a constituir o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, subordinado ao Ministério da Viação e Obras Públicas.

Art. 2º Ao Departamento (Nacional de Estradas de Rodagem compete:

- a) estudar, organizar e, periodicamente, rever, sempre para aprovação do Poder Legislativo, o plano geral das estradas de rodagem nacionais, que ficará sob sua direção e execução;
- b) executar ou fiscalizar todos os serviços técnicos e administrativos concernentes a estudos, projetos, orçamentos, locação, construção, conservação, reconstrução e melhoramentos das estradas de rodagem nacionais, inclusive pontes e demais obras anexas;
- c) organizar, rever quando necessário e submeter à aprovação do Poder Executivo o regulamento do tráfego rodoviário inter-estadual e promover, por entendimento com os poderes estaduais e municipais, a uniformização dos regulamentos de tráfego nas estradas;
- d) fiscalizar a circulação e exercer a polícia das estradas nacionais, quer diretamente, quer por delegação aos governos ou departamentos rodoviários dos Estados encarregados de sua conservação e conceder, regulamentar e fiscalizar os serviços de transporte coletivo nas estradas de rodagem;
- e) promover, patrocinar ou auxiliar congressos nacionais de estradas de rodagem, bem como os internacionais que se realizam no Brasil e representar oficialmente o Governo da União em idôneas associações de estradas de rodagem nacionais ou internacionais e em congressos promovidos por elas ou pelos governos estrangeiros;
- f) prestar ao govêrno informações em todos os assuntos pertinentes a estradas de rodagem e propor-lhe as leis que devem regulamentar, alterar, modificar e ampliar a presente lei ;
- g) exercer quaisquer atividades compatíveis com as leis e tendentes ao desenvolvimento da viação de rodagem;

- h) promover entendimento com os Estados, afim de projetara rede geral de estradas de rodagem do País.

Art. 3º Ficam creados, no Quadro I do Ministério da Viação e Obras Públicas, os cargos enumerados na tabela anexa, os quais serão incorporados às carreiras profissionais já existentes.

Art. 4º Os cargos creados por esta lei serão providos por serventuários, extranumerários ou em comissão da atual Comissão de Estradas de Rodagem Federais, mediante concurso de títulos organizado pelo Conselho Federal do Serviço Público Civil, depois de exame de sanidade.

Art. 5º Fica assegurado aos actuais senventuários o pagamento da diferença de vencimentos entre a remuneração que estiverem efetivamente percebendo na data da publicação dsta lei e o vencimento do cargo para que fôram nomeados.

Art. 6º As despesas resultantes da presente lei correrão no exercício de 1937, pela verba 13º - Pessoal extranumerário - sub-consignação n. 1, e verba 15º - Extraordinários, sub-consignação n. 1, do Ministério da Viação.

Art. 7º As novas propostas de aumento do número de cargos na carreira de engenheiro (I. F. E. e D. N. E. R.) só poderão ser feitas para a classe J até que nesta carreira, criada pela presente lei, se obtenha uma proporção conveniente entre o número de cargos das diversas classes.

Art. 8º O Govêrno, dentro do prazo de seis meses, a partir-desta lei, fará baixar o regulamento, do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

Art. 9º A presente lei entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Anexo

Cargos em comissão

1 - Diretor - R - Em comissão:

Cargos fixos

Almoxarife

1 - Classe I.

2 - Classe H - 1 vago a ser preenchido á medida que se extinguirem os excedentes.

3 - Classe G - 2 vagas a serem preenchidos à medida que se extinguirem os excedentes.

4 - Classe F - 3 excedentes.

Dactilógrafo

2 - Classe E.

5 - Classe D.

Desenhistas

1 - Classe I.

1 - Classe H.

2 - Classe G.

Engenheiro (I. F. E. e D. N. E. R.)

2 - Classe N.

3 - Classe L - 4 excedentes.

3 - Classe K.

3 - Classe J.

Escriturário

6 - Classe G. 6 - Classe F.

6 - Classe E.

Escriturário (Serviço regional)

3 - Classe E.

6 - Classe D - 3 excedentes.

12 - Classe C - 3 vagas a serem preenchidos á medida que se extinguirem os excedentes.

Oficial administrativo

1 - Classe L.

1 - Classe K.

1 - Classe J.

2 - Classe I.

2 - Classe H.

Págador

Classe I.

Prático de engenharia

2 - Classe H.

2 - Classe G - 5 excedentes.

6 - Classe F - 6 vagas a serem preenchidos à medida que se extinguirem os excedentes. Servente

1 - Classe E.

1 - Classe D.

Cargos extintos

1 - Engenheiro chefe - P - Extinto quando se vagar.

Rio de Janeiro, em 31 de julho de 1937, 116º da Independência e 49º da República.

GETÚLIO

VARGAS

Marques dos Reis

Este texto não substitui o original publicado no Diário Oficial da União - Seção 1 de 07/08/1937

DECRETO-LEI Nº 2.615, DE 21 DE SETEMBRO DE 1940.

Cria um imposto único federal sobre os combustíveis e lubrificantes líquidos minerais, importados e produzidos no país, regula sua distribuição, e dá outras providências

Vigência

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição, e

Considerando que a Lei constitucional n. 3, de 18 de setembro de 1940, veda aos Estados e Municípios cobrar, sob qualquer denominação, impostos e taxas que, direta ou indiretamente, incidam sobre a produção e o comércio, a distribuição e o consumo de combustíveis líquidos;

Considerando que compete privativamente à União, em virtude da Lei constitucional n. 4, de 20 de setembro de 1940, tributar a produção e o comércio, inclusive a importação e a exportação de combustíveis e lubrificantes líquidos, bem como a sua distribuição e o seu consumo;

Considerando que a Lei constitucional precedentemente citada dispõe que a tributação federal terá a forma de imposto único sobre cada espécie de produto e que de sua arrecadação caberá aos Estados e Municípios uma quota parte proporcional ao consumo nos respectivos territórios, a qual será aplicada na conservação e no desenvolvimento das suas redes rodoviárias,

DECRETA:

Art. 1º Os combustíveis e lubrificantes líquidos minerais, importados ou produzidos no país, ficam sujeitos a um imposto único, federal, cobrado sob a forma de direitos de importação para consumo, quando de procedência estrangeira, e de imposto de consumo, quando produzidos no país.

Parágrafo único. O imposto único de que trata este artigo não exclue a incidência dos impostos de renda e do selo, previstos nas leis e regulamentos em vigor.

Art. 2º As mercadorias referidas no art. 1º ficam isentas de impostos e taxas estaduais e municipais, de qualquer natureza, que, direta ou indiretamente, incidam sobre a sua produção e o seu comércio, a sua distribuição, o seu transporte e o seu consumo.

Art. 3º Os derivados do petróleo importados do estrangeiro, discriminados neste artigo, ficam sujeitos a direitos de importação para consumo, nas seguintes bases:

§ 1º Os direitos criados por este artigo, no que respeita à sua arrecadação e fiscalização, obedecerão às normas e prescrições constantes da tarifa das Alfândegas, mandada executar pelo Decreto número 24.343, de 5 de junho de 1934, bem como de suas disposições preliminares e das modificações contidas em leis e decretos posteriores, salvo o que em contrário dispuser este decreto-lei.

§ 2º Revogam-se na tarifa das Alfândegas mandada executar pelo Decreto n. 24.343, de 5 de junho de 1934, as disposições seguintes, relativas à Classe 17ª – Pedras, terras, minérios, etc.:

§ 3º Não será cobrado em relação às mercadorias mencionadas neste artigo o imposto adicional de 10 % sobre os direitos realmente devidos, de que trata o art. 2º do Decreto n. 24.343, de 5 de junho de 1934.

Art. 4º Dos direitos aduaneiros referidos no artigo precedente serão recolhidas ao Banco do Brasil e escrituradas em conta especial, sob a denominação "Fundo rodoviário dos Estados e Municípios", por unidade de peso respectivo, as quotas partes seguintes:

I, gasolinas.....
 220\$0

II, querosene

..... 85\$0

III, óleos refinados combustíveis para motores de combustão interna (Diesel oil) e óleos iluminantes para fabricação de gás (gás oil) e para lâmparas de mecha (sinal oil)
30\$0

IV, óleos refinados combustíveis para fornos ou caldeiras de vapor
 40\$0

V – óleos lubrificantes simples, compostos e emulsivos.....140\$0

Art. 5º Os derivados de petróleo, mencionados no art. 1º deste decreto-lei, quando produzidos no país por quaisquer refinarias ou destilarias, ficam sujeitos, por quilograma ou fração, peso líquido, ao imposto de consumo (selagem por guia), na seguinte base:

I, gasolinas.....
 \$620

II, querosene.....
 \$285

III, óleos refinados combustíveis para motores de combustão interna (Diesel oil) e óleos iluminantes para fabricação de gás (gás oil) e para lâmparas de mecha (sinal oil)
 \$065

IV, óleos refinados combustíveis para fornos ou caldeiras de vapor..... \$050

V, óleos lubrificantes simples, compostos e emulsivos..... \$350

§ 1º Este imposto, no que concerne à sua arrecadação e fiscalização, obedecerá as mesmas normas e prescrições contidas no Regulamento do Imposto de Consumo em vigor.

§ 2º A Diretoria das Rendas Internas baixará instruções regulando a forma de cobrança deste imposto por ocasião da saída do produto das refinarias ou destilarias.

§ 3º Ao imposto de consumo de que trata este artigo não estão sujeitos os derivados de petróleo nele discriminados quando importados do estrangeiro.

Art. 6º Do imposto de consumo referido no artigo precedente será feita dedução das quotas partes seguintes, por quilograma ou fração de peso líquido de cada produto e recolhidas ao Banco do Brasil as importâncias respectivas, onde serão escrituradas a crédito da conta especial de que trata o art. 4º.

I, gasolinas.....
 \$165

II, querosene.....
\$065

III, óleos refinados combustíveis para motores de combustão interna (Diesel oil) e óleos iluminantes para fabricação de gás (gás oil) e para lâmparas de mecha (sinal oil)..... \$025

IV, óleos refinados combustíveis para fornos ou caldeiras de vapor.....	\$007
V, óleos lubrificantes simples, compostos e emulsivos.....	\$105

Art. 7º As quantias escrituradas na conta especial de que trata o art. 4º, serão rateadas entre os Estados, Distrito Federal e Território do Acre, proporcionalmente ao consumo de cada espécie de produto nos respectivos territórios, para aplicação exclusiva no desenvolvimento e conservação de suas redes rodoviárias, cabendo-lhes comprovar, anualmente, o cumprimento desta condição. sob pena de exclusão do rateio seguinte da entidade que o não fizer. As demonstrações de emprego das importâncias rateadas serão apresentadas ao Conselho Nacional do Petróleo, que as estudará e submeterá à aprovação do Presidente da República.

§ 1º Quando a importância atribuída for superior às necessidades em matéria rodoviária do Estado, Distrito ou Território poderá ser a parte excedente utilizada em obra diversa, de fim reprodutivo, mediante expressa autorização do Presidente da República.

§ 2º As entidades contempladas poderão sacar diretamente do Banco do Brasil, por semestre vencido, acrescidas dos respectivos juros as quantias que lhes couberem, de acordo com autorização do Presidente da República, dada em relação discriminativa organizada pelo Conselho Nacional do Petróleo.

§ 3º Os Estados, o Distrito Federal e o Território do Acre, mediante aprovação do Conselho Nacional do Petróleo, organizarão e regulamentarão os serviços administrativos e fiscais necessários à obtenção de dados estatísticos relativos aos consumos de gasolinas, querosene e óleos minerais combustíveis e lubrificantes, nos respectivos territórios.

§ 4º Das quantias de que trata este artigo, deverão os Estados e o Território do Acre destinar aos 51 Municípios uma quota parte proporcional ao consumo respectivo de cada espécie de produto, para aplicação exclusiva na conservação e construção de suas estradas de rodagem.

Art. 8º Ficam revogados o Decreto-lei n. 2. 179, de 8 de maio de 1940, que regula o imposto de consumo sobre os derivados de petróleo produzidos no país e o art. 15 do Decreto-lei n. 538, de 7 de julho de 1938.

Art. 9º Continuam em vigor as disposições constantes do Capítulo IV do Decreto-lei n. 739, de 24 de setembro de 1938, relativas ao registo dos fabricantes, comerciantes, agentes, comissários, consignatários e mercadores de produtos sujeitos ao imposto de consumo, respectivos emolumentos, sua cobrança e fiscalização.

Art. 10. A percentagem a que têm direito os agentes fiscais do imposto de consumo será calculada sobre 15% (quinze por cento) da renda que for arrecadada, em virtude deste decreto-lei, a título de direitos de importação para consumo e de imposto de consumo sobre os produtos enumerados nos artigos 3º e 5º, com exclusão do querosene.

Art. 11. A isenção ou a redução de direitos de importação para consumo e taxas aduaneiras, relativas ao petróleo e seus derivados, de que já se acham em gozo entidades oficiais ou privadas, em virtude de lei, ou de contratos celebrados com o Governo Federal, ficam mantidas, devendo os impostos e taxas a que estão sujeitos continuar a ser calculados na conformidade das leis e tarifas vigentes na data da publicação deste decreto-lei.

Art. 12. Este decreto-lei entrará em vigor a 1º de outubro de 1940, em todo o território da República, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 21 de setembro de 1940, 119º da Independência e 52º da República.

GETULIO VARGAS.

A, de Souza Costa.

Francisco Campos.

Eurico G. Dutra.

Henrique A. Guilhem.

João de Mendonça Lima.

Oswaldo Aranha.

Fernando Costa.

Gustavo Capanema.

Waldemar Falcão.

DECRETO Nº 15.093, DE 20 DE MARÇO DE 1944

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, tendo em vista o que dispõe a lei 467, de 31 de julho de 1937, e usando da atribuição que lhe confere o art. 74, letra a, da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º Fica aprovado o Plano Rodoviário Nacional, que com êste baixa, elaborado pela Comissão constituída pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, em Portaria nº 168, de 19 de fevereiro de 1942, sob a presidência do Diretor do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

Art. 2º À Comissão criada pelo Decreto nº 12.747, de 30 de junho de 1943, competirá estudar e submeter à aprovação do Govêrno, o projeto de regulamentação necessária à execução do Plano Rodoviário Nacional.

Art. 3º A regulamentação, a que se refere o artigo anterior, deverá estabelerer os princípios gerais da política administrativa rodoviária, relativamente ao financiamento, execução e fiscalização das construções e conservação das linhas do Plano Nacional; indicar as linhas que devem ter prioridade na construção desse Plano e as condições de prioridade; instituir a classificação das estradas de rodagem e fixar as normas e especificações técnicas que devem caracterizar as estradas, segundo a classe a que se subordinem.

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

Rio de Janeiro, 20 de março de 1944, 123º da Independência e 56º da República.

GETULIO

VARGAS.

João de Mendonça Lima

Este texto não substitui o original publicado no Diário Oficial da União - Seção 1 de 25/03/1944

DECRETO-LEI No 8.463, DE 27 DE DEZEMBRO DE 1945.

Vigência

Revogado pelo Decreto nº 512, de 1969, exceto o art. 53

Texto para impressão

Reorganiza o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, cria o Fundo Rodoviário Nacional e dá outras providências.

O Presidente da República, usando das atribuições que lhe confere o artigo 180 da Constituição, e

Considerando que a estrada de rodagem, graças ao grau de perfeição já atingido pelo automóvel, representa hoje elemento de fundamental importância no sistema de viação interna de qualquer país;

Considerando que à União compete prover ao estabelecimento, conservação e melhoramento progressivo das estradas de rodagem de interesse geral, o que, se em muitos casos poderá resultar da coordenação racional da ação dos Estados, em muitos outros exigirá a ação direta do Poder Central;

Considerando que à União interessa estimular a obra rodoviária dos Estados e, por meio destes, a dos Municípios ;

Considerando que os Congressos Nacionais de Estradas de Rodagem e o 1º Congresso Geral de Transportes recomendaram ao Governo que se conferisse autonomia financeira e administrativa ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;

Considerando que a autonomia financeira é condição indispensável da autonomia administrativa, e consiste essencialmente em destinar determinadas rendas ou cotas de rendas à aplicação exclusiva a determinado serviço;

Considerando que o desenvolvimento rodoviário do Brasil, é, graças à imensidade do território pátrio, um trabalho gigantesco a desafiar a energia realizadora de muitas gerações;

Considerando que o regime de autonomia deve ter como corolário o da efetiva responsabilidade do pessoal encarregado da execução do serviço;

Considerando que a autonomia administrativa do Departamento não pode ser absoluta, mas deve enquadrar-se dentro de normas gerais previamente traçadas para as suas diversas atividades;

Considerando as atinências do problema rodoviário com os interesses da defesa nacional, e

Considerando tudo o mais que lhe representou o Ministro de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas,

DECRETA:

CAPÍTULO I

DOS FINS E CARÁTER DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM

Art. 1º O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, entidade subordinada diretamente ao Ministro da Viação e Obras Públicas, é erigido em pessoa jurídica, com autonomia administrativa e financeira, e passa a reger-se pelas disposições do presente Decreto-lei.

Parágrafo único. Neste Decreto-lei são consideradas equivalentes as expressões “Departamento Nacional” e de Estradas de Rodagem” e “Departamento Nacional”.

Art. 2º Ao Departamento Nacional compete :

a) Executar ou fiscalizar todos os serviços técnicos e administrativos concernentes a estudos, projetos, especificações, orçamentos, locação, construção e reconstrução e melhoramentos das estradas compreendidas na Plano Rodoviário Nacional, inclusive pontes e demais obras complementares;

b) conservar permanentemente as estradas federais;

c) exercer a polícia do tráfego nas estradas federais;

d) realizar os estudos necessários à revisão periódica, pelo menos, de cinco em cinco anos, do Plano Rodoviário Nacional;

e) conceder e fiscalizar os serviços de transporte coletivo de passageiros nas estradas federais, de acôrdo com a legislação respectiva;

f) promover, sempre que necessário, a revisão do Código Nacional do Trânsito;

g) auxiliar financeiramente os Estados, Territórios e Distrito Federal, mediante as condições estabelecidas neste Decreto-lei, no desenvolvimento de sistemas rodoviários regionais;

h) organizar e manter atualizado, com a colaboração dos Estados, os mapas geral e parciais da rede rodoviária do País,

i) coligir e coordenar, permanentemente, elementos informativos e dados estatísticos de interesse para a administração rodoviária;

j) manter um serviço permanente de informações ao público sobre itinerários, distâncias, condições técnicas, estado de conservação e recursos disponíveis ao longo das estradas do país, bem como sobre serviços regulares de transporte rodoviário coletivo de passageiros e mercadorias;

k) prestar ao Govêrno todas as informações solicitadas sobre assunto relativo a viação rodoviária;

l) propor ao Govêrno as alterações do presente Decreto-lei e tôdas as leis sobre viação rodoviária que se fizerem necessárias, nomeadamente as relativas a entrada dos agentes das administrações rodoviárias nas propriedades públicas e particulares para a realização de estudos; a indenização de danos derivados dos estudos; a desapropriações; ao direito de vizinhança com as estradas de rodagem; a interferência das estradas com outros serviços públicos, de utilidade pública, ou de interesse particular; a travessia de cidades e povoados por estradas federais e estaduais; a abandono e fechamento de estradas; a responsabilidade das administrações rodoviárias por acidentes conseqüentes de defeitos de construção e conservação das estradas; a responsabilidade civil dos transportadores rodoviários; a concessão de estradas de rodagem a emprêsas particulares; a concessões de serviços de transporte coletivo de passageiros; a responsabilidade civil e criminal por danos às estradas de rodagem e por crimes e contravenções contra a segurança de circulação, e a propriedade dos veículos;

m) divulgar, por meio de boletins e outras formas de publicidade, trabalhos de estradas de rodagem e estudos sobre técnica, economia e administração rodoviárias;

n) propor ao Govêrno a representação do Brasil em Congressos internacionais de estradas de rodagem;

o) promover, patrocinar ou auxiliar congressos nacionais de estradas de rodagem, bem como os internacionais que devam realizar-se no Brasil;

p) exercer quaisquer outras atividades com as leis e tendentes ao desenvolvimento da viação rodoviária.

CAPÍTULO II

DA ORGANIZAÇÃO DO DEPARTAMENTO

Art. 3º O Departamento Nacional terá a seguinte organização:

I – órgãos deliberativos:

a) Conselho Rodoviário

b) Conselho Executivo

II – Órgão fiscal Delegação de controle

III – Órgãos executivos:

a) Diretoria Geral

b) Divisões e Serviços Técnicos

c) Procuradoria Judicial

d) Serviço de Administração.

Art. 4º O Conselho Rodoviário será constituído dos seguintes membros, todos brasileiros natos:

a) um Presidente;

b) um representante do Estado Maior do Exército;

c) um representante do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio;

d) um representante do Ministério da Fazenda;

e) um representante do Ministério da Agricultura;

f) um representante da Federação Brasileira de Engenheiros;

g) um representante da Escola Nacional de Engenharia da Universidade do Brasil;

h) o Diretor Geral do Departamento.

§ 1º O Presidente deverá ser engenheiro civil de reconhecida competência e idoneidade, estranho aos quadros do funcionalismo federal, de livre escolha do Presidente da República.

§ 2º Os membros mencionados nas alíneas b a g, serão nomeados pelo Presidente da República, mediante indicação dos órgãos e entidade representados.

§ 3º O representante da Federação Brasileira do Engenheiros terá um mandato de três anos, não podendo o mesmo representante servir em dois períodos sucessivos.

Art. 5º Nas reuniões do Conselho, os chefes dos serviços rodoviários dos Estados, Territórios e Distrito Federal serão admitidos a participar, sem direito a voto, nos debates de assuntos de interesse das respectivas circunscrições.

Art. 6º Com permissão ou a convite do Presidente, poderão participar das reuniões, sem direito a voto, pessoas julgadas capazes de contribuir para a elucidação das questões da alçada do Conselho Rodoviário.

Art. 7º A orientação superior do Departamento Nacional será exercida pelo Conselho Rodoviário, ao qual compete deliberar, por iniciativa própria ou do Diretor Geral, sobre:

- a) a regulamentação do presente Decreto-lei;
- b) as modificações do Plano Rodoviário Nacional;
- c) o estabelecimento das condições técnicas mínimas, inclusive faixa de domínio, e trens-tipo para o cálculo das pontes e obra de arte correspondentes às diversas classes de estradas de rodagem;
- d) os programas e orçamentos anuais de trabalho do Departamento apresentados pelo Diretor Geral;
- e) as operações de crédito necessárias à execução dos programas anuais de trabalhos;
- f) a aprovação dos planos rodoviários dos Estados, Territórios e Distrito Federal e dos programas anuais de aplicação dos auxílios financeiros federais ;
- g) a distribuição do Fundo Rodoviário Nacional nos termos dêste Decreto-lei ;
- h) a suspensão do auxílio financeiro a Estado, Território ou Distrito Federal, que deixe de satisfazer às condições para o seu recebimento;
- i) a aprovação dos relatórios e prestações de contas anuais do Diretor Geral;
- j) os contratos-padrões para a adjudicação de serviços, sob os diferentes regimes de execução;
- l) o regimento do Departamento Nacional;
- m) as tabelas numéricas de mensalistas e diaristas;
- n) dúvidas de interpretação ou conseqüentes de omissões dêste Decreto-lei;
- o) anteprojetos de lei sobre viação rodoviária.

Art. 8º As deliberações do Conselho Rodoviário serão tomadas por maioria relativa de votos dos membros presentes, cabendo ao Presidente, no caso de empate, além do voto comum, o de desempate.

Parágrafo único. O Diretor Geral não terá direito a voto nas deliberações a que se refere a alínea i do artigo anterior.

Art. 9º As deliberações do Conselho Rodoviário serão obrigatória e imediatamente submetidas à apreciação do Ministro da Viação e Obras Públicas, no qual cabe a decisão final sobre as matérias constantes das alíneas c, d, g, h,, i, j e n, e encaminhamento ao Presidente da República, devidamente informados, dos assuntos constantes das alíneas a, b, e, f, l, m e o.

Parágrafo único. Ter-se-ão por aprovadas as deliberações do Conselho Rodoviário em assuntos das alíneas c, d, g, h,, i, j e n, desde que o Ministro da Viação e Obras Públicas não as vete ou modifique até 30 dias após lhe serem encaminhadas à decisão.

Art. 10. Ao representante do Estado Maior do Exército caberá, o direito de recorrer, com efeito suspensivo, para o Ministro da Viação e Presidente da República, conforme o caso, de qualquer decisão do Conselho que possa afetar a defesa ou a segurança militar do País.

Art. 11. Os membros do Conselho Rodoviário perceberão uma gratificação de Cr\$ 200,00 por sessão a que comparecerem, até o máximo de Cr\$ 1.000,00 mensais.

Art. 12. Formação o Conselho Executivo:

- a) o Diretor Geral do Departamento Nacional;

- b) os Chefes de divisões, seções e serviços técnicos;
- c) o procurador judicial;
- d) o chefe dos serviços administrativos.

Art. 13. Compete ao Conselho Executivo, além de outras funções que forem atribuídas no Regimento:

- a) manifestar-se sobre os assuntos mencionados nas alíneas de a a h., e de j a o, do art. 7º.
- b) baixar e rever, pelo menos de dois em dois anos, os manuais de instrução para os diversos serviços do Departamento Nacional;
- c) julgar a classificação das propostas em concursos para a adjudicação de serviços nos diversos regimes de execução e, em última instância, os recursos interpostos por concorrentes;
- d) resolver sobre a adjudicação de serviços quando não aparecerem concorrentes;
- e) propor motivadamente ao Presidente do Conselho Rodoviário a instauração de processo administrativo contra o Diretor Geral do Departamento Nacional, bem como a sua suspensão preventiva;
- f) ordenar a instauração de processo contra qualquer funcionário do Departamento Nacional, quando o Diretor Geral já não o tiver feito pelo mesmo fato;
- g) tomar conhecimento do andamento geral dos trabalhos do Departamento Nacional;
- h) deliberar sobre qualquer consulta que lhe fôr submetida pelo Diretor Geral.

Art. 14. O Conselho Executivo reunir-se-á pelo menos uma vez por mês, sendo obrigatório o comparecimento de todos os membros que estiverem de serviço na sede central.

Art. 15. Constituirão a Delegação de Contrôlê:

- a) um contador da Contadoria Geral da República;
- b) um funcionário do corpo instrutivo do Tribunal de Contas;
- c) um funcionário do Departamento de Administração do Ministério da Viação e Obras Públicas.

Art. 16. O Ministro da Viação designará o funcionário do Departamento de Administração e solicitará da Contadoria Geral da República e do Tribunal de Contas, respectivamente, a designação dos outros membros da Delegação.

Art. 17. A Delegação de Contrôlê compete exercer a mais ampla fiscalização sobre a administração financeira do Departamento Nacional, podendo, para esse fim, examinar a qualquer tempo a escrituração e a documentação. O Regimento do Departamento Nacional atribuir-lhe-á, além de outras as seguintes funções :

- a) examinar e dar parecer sobre os balancetes mensais e as prestações de contas anuais apresentadas pelo Diretor Geral ao Conselho Rodoviário;
- b) examinar todos os contratos do Departamento e aprovar os que estiverem conformes com as normas estabelecidas no Regulamento competente e aprovadas pelo Conselho Rodoviário;
- c) exercer contrôlê sobre a aquisição, o arrendamento, o aluguel e alienação de materiais e outros bens patrimoniais ;
- d) responder com presteza a tôdas as consultas que o Diretor do Departamento Nacional lhe formular sobre assuntos de Contabilidade e Administração financeira.

Art. 18. A Delegação de Contrôlo comunicará ao Diretor Geral do Departamento, por escrito, qualquer irregularidade que encontrar, ficando , o Diretor obrigado a dar-lhe, dentro de 10 dias úteis, conhecimento das providências que tiver tomado para sanar a irregularidade ou punir os responsáveis; se as irregularidades forem de responsabilidade do Diretor a Delegação de Contrôlo comunicá-las-á, ao Presidente do Conselho Rodoviário.

Art. 19. Ao Diretor Geral compete:

a) elaborar e submeter ao Conselho Rodoviário os programas anuais e orçamentos de trabalhos, acompanhados dos respectivos estudos técnicos e econômicos;

b) dirigir e fiscalizar a execução dos programas de trabalhos do Departamento Nacional;

c) promover a apresentação pelos Estados, Territórios e Distrito Federal, dos respectivos planos rodoviários regionais e submetê-los, devidamente informados, à aprovação do Conselho Rodoviário;

d) opinar sobre os programas de trabalho a serem executados pelos Estados, Territórios e Distrito Federal com auxílio financeiro previsto neste Decreto-lei e submetê-los à aprovação do Conselho Rodoviário;

e) representar o Departamento Nacional, ativa e passivamente, em juízo, pessoalmente ou por delegado expressamente designado;

f) ordenar pagamentos e autorizar suprimentos e adiantamentos regularmente processados;

g) movimentar, nos termos do regulamento competente, as contas do Departamento no Banco do Brasil;

h) assinar os contratos de serviços, obras e aquisições, previamente aprovados pelo Conselho Executivo;

i) apresentar ao Conselho Rodoviário, com parecer da Delegação de Contrôlo, os balancetes mensais e, no tempo devido, com os pormenores necessários, os relatórios anuais e as prestações de contas do Departamento Nacional;

j) submeter, devidamente informados, a conhecimento e deliberação do Conselho Rodoviário, quaisquer outros assuntos da competência deste;

l) submeter prontamente a conhecimento e deliberação do Conselho Executivo e da Delegação de Contrôlo todas as matérias de competência destes;

m) entender-se ou corresponder-se, diretamente, com quaisquer autoridades e entidades oficiais ou privadas, sobre assuntos de interesse do Departamento Nacional, menos com o Presidente da República;

n) presidir o Conselho executivo e participar do Conselho Rodoviário;

o) exercer outras atribuições que lhe forem cometidas pelo Regimento.

Art. 20. As atribuições das Divisões e Serviços Técnicos, da Procuradoria Judicial e dos Serviços de Administração serão estabelecidas no Regimento.

CAPÍTULO III

DA RECEITA E DA CONTABILIDADE DO DEPARTAMENTO

Art. 21. A receita do Departamento Nacional será formada com os seguintes recursos:

a) a cota que lhe cabe do Fundo Rodoviário Nacional, criado neste Decreto-lei ;

b) as dotações orçamentárias votadas pelo Congresso;

c) o produto de operações de crédito realizadas nos termos dêste Decreto-lei ou em virtude de leis especiais;

d) o produto de juros de depósitos bancários de quantias pertencentes ao Departamento Nacional;

e) o produto de aluguéis de bens patrimoniais do Departamento Nacional;

f) o produto das multas por infrações ao Código Nacional de Trânsito cometidas na estradas federais e outras aplicadas pelo Departamento Nacional;

g) o produto da venda de material inservível ou da alienação de elementos patrimoniais do Departamento Nacional, que se tornarem desnecessários aos seus serviços;

h) renda de serviços e fornecimentos excepcionalmente prestados a outros departamentos públicos e a terceiros ;

i) legados, donativos e outras rendas que por sua natureza, devam competir ao Departamento Nacional.

Art. 22. Os recursos da dotação orçamentária serão entregues pelo Tesouro Nacional como suprimentos, e por duodécimos, até o dia 15 de cada mês, ao Departamento Nacional. Êstes suprimentos independem de comprovação perante o mesmo Tesouro.

Art. 23. As multas e outras rendas serão arrecadadas diretamente pelo Departamento Nacional.

Art. 24. O Departamento Nacional terá um serviço completo de contabilidade de todo o seu movimento financeiro-orçamentário, industrial e patrimonial, que abrangerá:

a) documentação e escrituração das receitas;

b) o contrôle orçamentário;

c) a documentação e escrituração das despesas pagas ou a pagar;

d) o preparo, processo e recebimento das contas de fornecimentos a serviços prestados a terceiros;

e) o processo e pagamento das contas de fornecimentos e serviços recebidos;

f) preparo, processo e pagamento das contas de medições de obras contratadas;

g) o registro do custo global e analítico dos diversos serviços e obras;

h) o registro dos valores patrimoniais e o levantamento periódico do seu inventário e estado.

Art. 25. A contabilidade financeiro-orçamentária será organizada de modo a registrar a previsão e arrecadação das receitas do Departamento Nacional, as verbas e consignações do orçamento anual aprovado pelo Conselho Rodoviário e Ministro da Viação e Obras Públicas, as autorizações de despesas emitidas pelo Diretor Geral e os correspondentes empenhos de verbas.

Art. 26. A contabilidade industrial terá por fim estabelecer os custos dos estudos, das construções e melhoramentos das estradas, da aquisições de outros bens patrimoniais, da conservação das estradas e de outros serviços do Departamento Nacional, bem como o desdobramento analítico dos custos das diversas fases ou partes dessas obras, aquisições e serviços, segundo uma subdivisão adequada e uniforme.

Art. 27. Os balanços anuais do Departamento Nacional aprovados pelo Conselho Rodoviário e Ministro da Viação e Obras Públicas serão, em tempo próprio, enviados à Contadoria Geral da República para publicação conjuntamente com os balanços gerais da União.

CAPÍTULO IV

DO FUNDO RODOVIÁRIO NACIONAL

Art. 28. Fica criado o Fundo Rodoviário Nacional, destinado à construção, conservação e melhoramentos das rodovias compreendidas no Plano Rodoviário Nacional e a auxílio federal aos Estados, Territórios e Distrito Federal para a execução dos sistemas rodoviários regionais respectivos.

Art. 29. O Fundo Rodoviário Nacional será constituído pelo produto do impôsto único federal sôbre combustíveis e lubrificantes líquidos minerais, importados e produzidos no país criado pelo Decreto-lei número 2.615, de 21 de setembro de 1940, ficando extinto o Fundo Rodoviário dos Estados e Municípios criado pelo aludido Decreto-lei.

Art. 30. A renda do impôsto única federal referido no artigo anterior será recolhida ao Banco do Brasil, em conta especial sob a denominação "Fundo Rodoviário Nacional" à ordem e disposição do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

Art. 31. Do Fundo Rodoviário Nacional 40% (quarenta por cento) constituirão receita do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e os 60% (sessenta por cento) restantes serão rateados entre os Estados, Territórios e Distrito Federal da seguinte forma :

36% proporcionalmente ao consumo de combustíveis e lubrificantes líquidos ;

12% proporcionalmente à população;

12% proporcionalmente à superfície.

CAPÍTULO V

O AUXÍLIO FINANCEIRO AOS ESTADOS

Art. 32. Para participarem do auxílio estabelecido no artigo anterior, deverão os Estados:

a) ter um Departamento ou Repartição de Estradas de Rodagem em moldes aprovados pelo Departamento Nacional ;

b) subordinar as suas atividades a um plano rodoviário elaborado e periodicamente revisto de acôrdo com o Departamento Nacional;

c) dar execução sistemática a êsse plano mediante programas anuais prèviamente aprovados pelo Departamento Nacional;

d) adotar a classificação de estradas e os trens-tipos para o cálculo de pontes e obras de arte estabelecidos pelo Departamento Nacional;

e) submeter a aprovação do Departamento Nacional os planos de operações de crédito, quando garantidas pela cota do Fundo Rodoviário Nacional;

f) aplicar integralmente em estradas de rodagem;

1º) a cota que lhes couber do Fundo Rodoviário Nacional;

2º) a receita de quaisquer tributos estaduais, que incidam sôbre o automobilismo e o transporte rodoviário e mais a dotação orçamentária que, com a receita aludida, perfaça, no mínimo, importância equivalente a 50% do montante do auxílio federal;

3º) o produto das taxas de melhoria dos terrenos marginais às rodovias, se as houver;

4º) o produto das multas por contravenções ao Código Nacional de Trânsito, cometidas nas rodovias estaduais;

5º) o produto de operações de crédito realizadas com a garantia das receitas a que se refere esta alínea.

g) prestar assistência técnica aos municípios no planejamento e execução de estradas e caminhos municipais.

Art. 33. Os Estados ficam obrigados a provar ao Departamento Nacional o cumprimento das condições do artigo anterior a prestar-lhe anualmente contas pormenorizadas da aplicação das cotas do Fundo Rodoviário Nacional que lhes forem distribuídas, acompanhadas de relatório sobre o andamento da execução de seus respectivos planos rodoviários.

Art. 34. O Departamento Nacional poderá conhecer diretamente das atividades rodoviárias estaduais, a fim de verificar o cumprimento das condições para o recebimento do auxílio financeiro, cumprindo aos Estados facilitar-lhe todos os meios necessários a esse fim, e ainda dar-lhe conhecimento de tôdas as leis, decretos e regulamentos que se referirem a tributos incidentes sobre o automobilismo e o transporte rodoviário.

Art. 35. O não cumprimento das condições estabelecidas nos três artigos anteriores importará na suspensão do auxílio financeiro federal, mediante prévia notificação, ressalvado ao Estado o direito de recurso ao Ministério da Viação e Obras Públicas.

Art. 36. Enquanto os recursos mencionados no artigo 32. alínea f não atingirem a importância global de Cr\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de cruzeiros) anuais, fica o Estado dispensado da exigência constante da alínea a, do mesmo artigo, e o Departamento Nacional tomará a si o encargo de aplicar a respectiva cota do auxílio federal na execução do plano rodoviário estadual.

Art. 37. As cotas de auxílio financeiro federal distribuídas aos Estados poderão ser sacadas diretamente do Banco do Brasil, por trimestre vencido, acrescidas dos respectivos juros, de acordo com autorização de Diretor Geral do Departamento Nacional, dada em relação discriminativa organizada pelo Conselho Rodoviário.

Art. 38. Reverterão ao Departamento Nacional as cotas do auxílio financeiro federal do Estado que, notificado da suspensão do auxílio, não regularizar a sua situação no prazo de seis meses.

Art. 39. O Distrito Federal e os Territórios Federais ficam equiparados a estados para o efeito e recebimento do auxílio financeiro, não se lhes aplicando, porém o artigo 32.

Art. 40. As condições para o Distrito e os Territórios Federais receberem o auxílio financeiro serão fixadas em acordos especiais entre o Departamento Nacional e os respectivos Governos, aprovados pelo - Conselho Rodoviário e pelo Ministro da Viação e Obras Públicas.

CAPÍTULO VI

DO PESSOAL

Art. 41. O pessoal do Departamento Nacional será constituído de contratados, mensalistas, diaristas e tarefeiros, sem prejuízo do exercício regular e direitos dos funcionários do Quadro I do Ministério da Viação e Obras Públicas, lotados, na data deste Decreto-lei, no Departamento Nacional, cujos cargos de menor vencimento, quando de carreira, e os isolados, irão sendo suprimidos á medida que vagarem.

Art. 42. O Orçamento da despesa do Departamento Nacional consignará, separadamente, as importâncias destinadas ao pagamento dos contratados, mensalistas, diaristas e tarefeiros, funções gratificadas e dos funcionários ainda existentes.

Art. 43. Anualmente será submetida à aprovação do Presidente da República a tabela numérica de mensalista e diarista.

Art. 44. O Conselho Rodoviário elaborará o Regulamento do Pessoal do Departamento República.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 45. O Departamento Nacional; mediante acordos, aprovados pelo Conselho Rodoviário, poderá delegar aos Estados cujos departamentos rodoviários satisfaçam às exigências do art. 32 dêste Decreto-lei, os encargos dos estudos, construção, conservação e polícia das estradas compreendidas no Plano Rodoviário Nacional, bem como as de concessão e fiscalização dos serviços de transporte coletivo de passageiros nessas estradas.

Art. 46. Objetivando a uniformidade de orientação e o constante progresso da técnica e administração rodoviárias, o Departamento Nacional promover, anualmente uma reunião dos Diretores e técnicos dos serviços rodoviários estaduais para exposição e discussão amplas de realizações métodos de trabalho e estudos técnicos e teóricos e experimentais.

Art. 47. Ficam isentos de direitos de importação e demais taxas aduaneiras as máquinas e veículos que o Departamento Nacional adquira para a construção e conservação de estradas de rodagem, pontes e demais obras de arte.

Art. 48. Ficam subordinados ao Departamento Nacional tôdas as Comissões, atualmente incumbidas de serviços de estradas de rodagem federais, integrantes do Plano Rodoviário Nacional, devendo-se estender a elas os mesmos métodos e processos que prevaleçam para os demais serviços do Departamento Nacional.

Art. 49. Ficam os Institutos de Previdência Social autorizados a realizar operações de crédito com o Departamento Nacional, com garantia da cota do Fundo Rodoviário Nacional, que lhe foi atribuída neste Decreto-lei.

Parágrafo único. Essas operações serão realizadas à taxa máxima de juros de 7% a.a. e prazo de 20 anos, não podendo os encargos anuais relativos ao serviço de juros e amortização de empréstimo ser superior a 50% da cota do Fundo Rodoviário que cabe ao Departamento Nacional.

Art. 50. Observadas as limitações do parágrafo único do artigo precedente, o Presidente da República poderá autorizar o Departamento Nacional a realizar operações de empréstimo em estabelecimentos de crédito nacionais ou estrangeiros.

Art. 51. O produto das operações realizadas pelo Departamento Nacional só poderá ser empregado em obras novas e aquisições de máquinas para a construção de estradas, devendo observar-se sempre que possível que o prazo do empréstimo não seja superior à duração dessas obras ou à vida econômica das máquinas.

Parágrafo único. Em nenhum caso as obras de conservação de estradas poderão ser consideradas obras novas.

Art. 52. Se o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem vier a ser extinto, passarão para a União todos os direitos e obrigações decorrentes dos atos por êle praticados.

Art. 53. As transações do Departamento Nacional se farão mediante os mesmos instrumentos, as mesmas formalidades, perante os mesmos ofícios e registros públicos e sob os mesmos regimentos de custas e emolumentos aplicáveis aos atos da mesma natureza, praticados pela Fazenda Nacional; nos Correios, Telégrafos, Alfândegas e, emprêsas de transporte e de serviços de utilidade pública gozará o Departamento Nacional das mesmas vantagens que competirem a outros serviços públicos federais.

Art. 53. As transações do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem continuarão a se processar mediante os mesmos instrumentos e formalidades e perante os mesmos ofícios e registros públicos a que se submeter a Fazenda Nacional. Nos Correios e Telégrafos, nas repartições alfandegárias e nas emprêsas de transporte e de serviços de utilidade pública, continuará a gozar o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem das mesmas vantagens que competirem a outros serviços públicos federais. (Redação dada pelo Decreto Lei nº 512, de 1969)

Art. 54. Para as causas judiciais em que fôr parte o Departamento Nacional, será competente o mesmo fôra dos feitos da Fazenda Nacional.

Art. 55. Ao ser aprovado, nos t ermos d este Decreto-lei, o projeto de constru o de uma rodovia federal, fica declarada de utilidade pública a faixa de domínio correspondente.

Parágrafo  nico. Se, dentro do prazo de cinco anos, da data de aprova o do projeto, o Departamento Nacional não tiver promovido a desapropria o, dar-se-  caducidade da declara o de utilidade pública.

Art. 56. São declarados de utilidade pública, para seu aproveitamento pelo Departamento Nacional, as pedreiras, os depósitos de areias ou outros quaisquer materiais necessários às obras das estradas, situadas nas proximidades destas, desde que não se encontrem em explora o comercial.

CAPÍTULO VII

DISPOSI OES TRANSITÓRIAS

Art. 57. A regulamenta o do presente Decreto-lei poderá ser feita por partes, de conformidade com as exigências, dos serviços.

Art. 58. Enquanto não fôr expedida a regulamenta o do presente Decreto-lei, os casos urgentes dela dependentes serão, sob proposta do Diretor Geral, resolvidos, em caráter provisório, pelo Conselho Rodoviário, cujas decisões subir o, conforme o disposto no artigo 9 ,   aprova o do Ministro da Via o e Obras Públicas ou do Presidente da República.

Art. 59. Até a expedi o do novo Regimento do Departamento Nacional, continuará vigorando o aprovado pelo Decreto n.  20.164, de 7 de dezembro de 1945.

Art. 60. Enquanto não estiver constituído o Conselho Rodoviário, suas atribui es serão exercidas pelo Ministro da Via o e Obras Públicas.

Art. 61. O Conselho Rodoviário se considerar  constituído e entrará no exercício de suas fun es na data em que se acharem regularmente nomeados o presidente e a maioria de seus membros.

Art. 62. Nos quatro primeiros anos da vigência d este Decreto-lei, o Fundo Rodoviário Nacional, de que tratam os artigos 28 e 29, será constituído sucessivamente de 60%, 70%, 80% e 90 , do produto do impôsto único federal sôbre combustíveis e lubrificantes líquidos minerais, importados e produzidos no País.

Art. 63. Continuam em vigor, com as mesmas destina es, os saldos dos créditos especiais abertos em favor do Departamento Nacional e de outras obras rodoviárias federais, que passarem   sua administra o.

Art. 64. As estradas de rodagem, situadas no Nordeste, compreendidas no Plano Rodoviário Nacional e atualmente a cargo da Inspetoria Federal de Obras contra as S cas passarão, dentro de cinco anos,   jurisdi o do Departamento Nacional, cabendo   Inspetoria ajustar nesse prazo, a organiza o de seus serviços, tendo em vista êsse objetivo.

Art. 65. Na vigência do prazo de que trata o artigo anterior, o Departamento Nacional poderá delegar   Inspetoria Federal os encargos que lhe são cometidos pelo artigo 36 do presente Decreto-lei.

Art. 66. O Departamento Nacional poderá prosseguir, até atingir a primeira cidade, qualquer obra rodoviária já iniciada, ainda que não conste do Plano Rodoviário Nacional.

Art. 67. As atividades do Departamento Nacional se concentrarão inicialmente na execu o do programa de constru es e melhoramentos das rodovias federais consideradas de primeira

urgência, constata da relação que com êste baixa, assinada pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, visando a sua conclusão no prazo de cinco anos. (Vide Lei 3.728, de 1960) (Vide Lei nº 302, de 1948)

Art. 68. Durante a execução do programa a que se refere o artigo anterior, os Estados, Territórios e Distrito Federal ficam obrigados, a juízo do Departamento Nacional, a aplicar até 30% (trinta por cento) das cotas do auxílio federal que lhes tocarem, nas obras do referido plano, executadas em seus respectivos territórios.

Art. 69. Este Decreto-lei entra em vigor no dia 1º de janeiro de 1948.

Art. 70. Revogam-se as disposições em contrário,

Rio de Janeiro, 27 de dezembro de 1945, 124º da Independência e 57º da República.

JOSÉ			LINHARES
Maurício	Joppert	da	Silva
A.	de	Sampaio	Doria
J. Pires do Rio			

Este texto não substitui o publicado no DOU de 29.12.1945

Programa de construções e melhoramentos de primeira urgência dos troncos do plano Rodoviário Nacional, a que se refere o art. 67, do Decreto-lei nº 8.463, de 27 de dezembro de 1945. (Vide Lei 3.728, de 1960)

Rodovia Getúlio Vargas, construção do trecho Lages a Curitiba;

Rodovia Transversal do Paraná construção do trecho Prudentópolis a Iguaçu;

Rodovia Transversal do Rio Grande do Sul, construção do trecho Pôrto Alegre a Uruguaiana;

Rodovia Getúlio Vargas, construção do trecho Teófilo Otôni a Feira de Santana;

Rodovia Getúlio Vargas, construção do trecho Jaguarão a Pôrto Alegre;

Rodovia Getúlio Vargas, reconstrução do trecho Rio a São Paulo;

Ligação São Paulo - Belo Horizonte, construção de tôda a ligação;

Rodovia Getúlio Vargas, reconstrução e melhoramentos do trecho São Paulo a Capela da Ribeira;

Rodovia Getúlio Vargas melhoramentos do trecho Capela da Ribeira a Curitiba;

Rodovia Getúlio Vargas, melhoramentos do trecho Lages a Pôrto Alegre;

Rodovia Getúlio Vargas, melhoramentos do trecho Rio de Janeiro a Areal;

Rodovia Transversal do Paraná, melhoramentos do trecho Curitiba a Prudentópolis;

Rodovia Getúlio Vargas, reconstrução e melhoramentos no trecho Areal a Teofilo Otôni;

Rodovia Getúlio Vargas, melhoramentos do trecho Belém (Pernambuco) a Fortaleza;

Rodovia Transversal do Paraná, melhoramentos do trecho Paranaguá - Curitiba.

2.1 PRINCIPALES PROJETS DE DES ROUTES NATIONALES _ **PERIODE IMPERIALE ET REPUBLICAINE**

PRINCIPALES PROJETS DE DES ROUTES NATIONALES _ PERIODE IMPERIALE ET REPUBLICAINE

ANNÉE	DÉCRET	DESCRIPTION	ANNEXE	SOURCE
1835	Decreto de Feijó	<p>Premier Plan Ferroviaire du Brésil a établi une stratégie sur le développement de trois lignes majeures originaires du Rio de Janeiro, capitale de l'Empire, que si directionnent à les capitales des provinciale da Bahia (extrait de Rio de Janeiro et Salvador), Minas Gerais (extrait de Rio de Janeiro à Ouro Preto) et Rio Grande do Sul (extrait de Rio de Janeiro à Porto Alegre).</p> <p>Plan proposé 10 ans après l'inauguration du premier chemin de fer dans le monde, ses dispositions ne sont pas appliquées pour plusieurs raisons. Le premier chemin de fer brésilienne est inauguré divers plans seulement en 1854, à ce jour, ont été développés.</p>	II P.31	<p><http://vfco.brazilia.ior.br/Planos-Ferrovios/1835-Lei-Feijo.shtml> Février 2015</p>
1838	Plano Rabelo	<p>Plan peu cite a proposé de la construction de « routes royales » élargissement de cette façon les dispositions proposées par le « Décret de Feijó ». Prévu pour la construction de routes, avec des trottoirs sur des pierres, comme les routes d'Europe ont été faites. Dans ce projet, la Cour serait relié à toutes les provinces de l'empire par les voies navigables intérieures.</p>	II P.31	<p><http://vfco.brazilia.ior.br/Planos-Ferrovios/1838-Plano-Rebello.shtml> Février 2015</p>
1859	Plano de Cristiano Ottoni	<p>Lancé après le début du développement du chemin de fer dans le pays, leurs propositions sont le résultat du travail de Cristiano Benedito Ottoni, dans son livre « L'avenir des chemins de fer au Brésil », publiée en 1859. Son accent était de créer des lignes directrices pour «réseau brésilien de la communication de la vapeur».</p> <p>En général, ce projet représente un schéma générique, autour des déterminations de la système routier du Brésil, notant que les traces étaient le résultat de l'extension de «chemin de fer Dom Pedro II ».</p>	II P.31	<p><http://vfco.brazilia.ior.br/Planos-Ferrovios/1859-Cristiano-Otoni.shtml> Février 2015</p>
1869	Plano Morais	<p>Caractérisé comme un plan essentiellement par les voies navigables a son inspiration dans la scène d'or du développement de canaux et de rivières en Europe</p>	II P.31	<p><http://vfco.brazilia.ior.br/Planos-Ferrovios/1869-Plano-Hidroviario-Morais.shtml> Février 2015</p>

		<p>et aux États-Unis.</p> <p>Le projet comprenait la création d'un vaste réseau de voies navigables, en mesure de couvrir toutes les provinces brésiliennes. Dans ce contexte, les chemins de fer apparaissent afin de surmonter les limites imposées par la Serra do Mar et les disparités géographiques dans le pays.</p>		
1871	Carta Itinerária do Império do Brasil	<p>Représente la publication du Brésil dans le livre de l'exposition universelle de la Philadelphie de 1876, l'histoire de la planification des transports pour l'Empire, en particulier les impulsions dédiées aux entreprises de chemin de fer. Ce document décrit les dispositions prises pour l'extension des chemins de fer.</p> <p>En ce qui concerne les chemins de fer, décrit que le gouvernement impérial avait donné la responsabilité d'un comité composé d'ingénieurs nationaux et étrangers pour la responsabilité des études d'un système général routier de l'Empire. Dans ce schéma, le territoire a été divisé en 24 zones, où il avait été considéré comme l'amélioration des routes existantes. La conception a été achevée par des triangles caractérisés comme l'exécution du projet importance des régions.</p> <p>Comme des avantages prévue la concession de 30 ans pour les personnes intéressées à la promotion des investissements dans les chemins de fer, contenant l'intérêt garanti de 7% par an, ou de la sécurité provinciale dans le capital investi.</p>	II P.31	<p><http://vfco.brazilia.ior.br/Planos-Ferrovios/1871-Carta-Itineraria.shtml> Février 2015</p>
1874	Plano Ramos de Queiroz	<p>«Plan de circulation générale de l'Empire du Brésil», reflète la complexité actuelle politique dans les années 1870 prévus pour la connexion commune entre les rivières en suivant la direction nord-sud, et les chemins de fer dans le nord ouest, une sorte de réseau couvrant une grande partie du Brésil.</p>	II P.31	<p><http://vfco.brazilia.ior.br/Planos-Ferrovios/1874-Plano-Ramos-de-Queiroz.shtml> Février 2015</p>
1874	Plano Rebouças	<p>Composé d'un triangle inversé, prévoyait la création de routes interocéaniques. Dans ce plan, les chemins de fer seraient les responsables de la connexion de ces grands axes de navigation, contenant des chemins est-ouest. Destiné à définir les grandes lignes d'une future structure, à un moment où le pays a présenté un réseau ferroviaire dense, permettant l'accélération de la croissance que les stratégies proposées appliquées par les États-Unis à partir des corridors inter - océaniques.</p>	II P.31	<p><http://vfco.brazilia.ior.br/Planos-Ferrovios/1874-Plano-Reboucas.shtml> Février 2015</p>

1881	Plano Bicalho	Ce plan était de relier les chemins de fer et les voies navigables, afin de relier toutes les parties de l'empire. Conçu comme un plan mixte proposé une série de transitions afin de minimiser les investissements dans les chemins de fer, mais il y avait par conséquent d'allongement des trajets. Est-ce le plan l'origine des premières discussions qui proviennent années plus tard la route de la chemin de fer « Noroeste do Brasil ».	II P.31	< http://vfco.brazilia.ior.br/Planos-Ferrovios/1881-Plano-Bicalho.shtml > Février 2015
1882	Plano Bulhões	Leur préparation se déroule dans un environnement similaire au Plan Bicalho, une sorte de correction des décisions antérieures, rendant les extraits les plus directs depuis d'éliminé certains écarts.	II P.31	< http://vfco.brazilia.ior.br/Planos-Ferrovios/1882-Plano-Bulhoes.shtml > Février 2015
1882	Plano Ramos de Queiroz	Représente les révisions d'un plan établi en 1874. Après que la guerre du Paraguay est de plus mis sur souligne la nécessité d'un système de communication capable de permettre la circulation des territoires intérieurs brésiliens. Les mesures autour des États du Mato Grosso et du Paraná sont revenues à composer la planification des transports, cet effet est proposé une seconde vie de pénétration à travers la province de São Paulo, à partir de la partie Ouest du territoire	II P.31	< http://vfco.brazilia.ior.br/Planos-Ferrovios/1882-Plano-Ramos-de-Queiroz-2.shtml > Février 2015
1890	Plano da Comissão	Premier plan établi après la proclamation de la République. Prévoyait la construction de nombreux chemins de fer, en particulier dans le portion sud, centre et nord-est. Recherché ainsi que de nombreux autres plans à l'inter modalité et la promotion de l'immigration.	II P.31	< http://vfco.brazilia.ior.br/Planos-Ferrovios/1890-Plano-da-Comissao.shtml > Février 2015
1926	Plano José Luiz Baptista	Prévue l'établissement définitif de «Réseau du trafic ferroviaire national » dans son projet, a déclaré que les constructions réalisées jusqu'à présent ne représentent pas de réels efforts autour de la promotion des communications régionales, en raison de l'absence d'un enchevêtrement entre les entreprises. Ses décisions seront d'importance pour le développement du Plan de 1934 et est également membre de la commission chargée de ce développement.	II P.31	< http://vfco.brazilia.ior.br/Planos-Ferrovios/1926-Plano-Baptista.shtml > acesso fevereiro de 2015
1926	Plano de Pnadiá	Rapports sur les plans de communication au Brésil, considèrent un système de	II	< http://vfco.brazilia.ior.br/Planos-Ferrovios/1926-Plano-Calogeras.shtml >

	Calógeras	<p>communication en fonction des intérêts économiques et politiques du pays. Ce plan appelle à l'examen de la route, maritime, fluvial et aérien, et de ses plus grandes opérations autour des communications ferroviaires.</p> <p>Pandiá CALOGERAS peut être considéré comme une critique du processus de développement du Brésil, soulignant à plusieurs reprises provoque le retard de l'expansion du chemin de fer du pays, critiquant vivement le manque de communication interne entre les capitales des États et avec le Rio de Janeiro.</p>	P.31	acesso fevereiro de 2015
1927	Plano do Engenheiro Paulo de Frontin	<p>Após um crítico estudo sobre os planos apresentados, este plano propõe a criação de uma Política de Viação brasileira, com base nas atuais redes de comunicações, e determinações futuras. Após une étude critique des plans soumis, ce plan propose la création d'un type de « Politique pour le Trafic Brésilienne » basé sur des réseaux de communication actuels et les futures déterminations.</p> <p>Est placée à l'ordre, la nécessité et l'importance de l'extension du Chemin de Fer « Noroeste do Brasil » jusqu'à Bolivie, considéré comme d'une extrême importance pour le développement du Brésil. Cela a été prédit grâce à l'extension de l'axe Corumbá à la Bolivie, par Santa Cruz de la Sierra a Cochabamba, où il ferait contact avec le Chemin de Fer « Panaméricain », a la composition d'un chemin de fer transcontinental.</p> <p>En ce plan est déjà présente la concurrence offerte par le système de transport routier, prononcé un déséquilibre financier de l'exploitation des chemins de fer.</p>	II P.31	<p><http://vfco.brazilia.jor.br/Planos-Ferrovios/1927-Plano-Frontin.shtml> acesso fevereiro de 2015</p>
1934	Plano Souza Brandão	<p>Représentant une analyse des propositions et des voies ferrées existantes, ce plan comprenait l'utilisation de lignes comme les compagnies « Great Western », « Leopoldina », « Central do Brasil », et « Noroeste do Brasil », ainsi que la suggestion d'une autre 24 nouvelle entreprise.</p> <p>Ce plan a une caractéristique l'unicité des chemins de fer avant que les décisions autour de la mobilité nationale, en sens inverse pour les autres plans qui combinent le fer utilisé la rivière.</p>	II P.31	<p><http://vfco.brazilia.jor.br/Planos-Ferrovios/1932-Plano-Brandao.shtml> Février 2015</p>
1934	Plano Geral de	<p>Il se produit pendant le gouvernement de Getúlio Vargas, autorisé pour briser les impasses autour de la mise en place d'un plan de route nationale pour la première</p>	II	<p><http://vfco.brazilia.jor.br/Planos-Ferrovios/1934-Plano-Geral-de-Viacao-</p>

	Viação Nacional	fois, existante depuis des traités impériaux.	P.31	Nacional.shtml > Février 2015
1951	Plano Nacional de Viação	Prévue l'entretien des chemins de fer, à partir de l'exécution des trajets en mesure de remplir les lacunes autour de la communication territoriale sur de longues distances. La décision de la maintenance ferroviaire modèle vient à un moment où les routes représentent un moyen de communication en plein développement.	II P.31	< http://vfco.brazilia.ior.br/Planos-Ferrovios/1951-Plano-Nacional-de-Viacao-ferrovias.shtml > Février 2015
1955	Comissão Pessoa	Comme pour le développement de la route, ce plan est une étude approfondie du « Plan Générale des Routes Nationales » et leurs adaptations visent à positionner la nouvelle capitale du Brésil, situé à Brasilia. Sur les chemins de fer, prévus pour la connexion du « Chemin de Fer du Goiás » à la nouvelle capitale, et l'extension du chemin de fer « Central do Brasil » de Pirapora à Brasilia et aussi l'extension de la Compagnie Paulista des chemins de fer.	II P.31	< http://vfco.brazilia.ior.br/Planos-Ferrovios/1955-ferrovias-para-Brasilia.shtml > Février 2015
1956	Plano Ferroviário Nacional	Conçu à la veille de la création de la RFFSA (1957), ce plan prévoyait l'achèvement des routes dans le Nord-est du pays, ainsi que le renforcement du réseau ferroviaire autour de Brasilia et la région centrale dans son ensemble. Quant à l'Ouest de l'État de São Paulo, prévue à l'extension du chemin de fer de Araraquara vers Rondonopolis, ainsi que l'extension du chemin de fer « Noroeste do Brasil » à région du Campo Grande. Quant à Sorocabana, ses rails devraient être atteints vers le « Pontal do Paranapanema » à « Ponta Pora ».	II P.31	< http://vfco.brazilia.ior.br/Planos-Ferrovios/1956-Plano-Ferroviario-Nacional.shtml > Février 2015

2.7 ROUTES PRINCIPALES DE L'ÉTAT DE SÃO PAULO _ **XIXe SIÈCLE**

ROUTES PRINCIPALES DE L'ÉTAT DE SÃO PAULO _ XIXe SIÈCLE

IDENTIFICATION	DESCRIPTION
<i>Vila da Constituição (actuel Piracicaba)</i>	Représentant un tronçon de 180 km, à travers des lieux importants comme Itu et Porto Feliz. Ainsi que son importance comme une voie terrain, cet extrait de Porto Feliz permis la navigation et l'envoi de la production vers autres régions.
<i>Franca</i>	Représentant un tronçon de 500 km a été l'objet d'importants centres de production de café comme Jundiaí, Campinas, Mogi Mirim, Casa Branca e Batatais, situé dans la partie centrale de l'état de São Paulo, qui de cette voie avait lien avec le territoire situé plus au Nord de l'État du Nord.
<i>Divise de Minas Gerais</i>	Se compose d'un tronçon d'environ 100 km, traversant les villes de Juqueri, Atibaia et Bragança.
<i>Nord de São Paulo</i>	Um trajet de 400 km, parmi les Villes de Mogi das Cruzes, Jacareí, São José dos Campos, Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, Lorena e de Areias até Bananal, se positionnant plus près de la frontière avec les Etats de Minas Gerais et Rio de Janeiro.
<i>Ubatuba vers Santos, São Sebastião et Caraguatatuba</i>	Un extrait avec 280 km qu'interconnecté la partie côtière de l'Etat, est important, en particulier pour la région du nord.
<i>Santos à Iguape</i>	Par Itanhaném, permis la connexion aux chemins côtiers, cette section était responsable de l'interconnexion des domaines stratégiques de la côte sud.
<i>Vers Paraná</i>	Du centre de l'État traversé les Villes de Cotia, São Roque, Sorocaba, Itapetininga et Faxina, aux zones de la division entre São Paulo et Paraná (Itapeva).