

EXPOSIÇÃO FINANCEIRA E TECHNICA

SOBRE A

Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande

APRESENTADA PELA DIRECTORIA

AOS SENHORES ACCIONISTAS

EM MAIO DE 1895

Na Capital Federal da Republica dos Estados Unidos
do Brazil



RIO DE JANEIRO

Typ. — LEUZINGER — rua do Ouvidor 31 & 36

1895

4453

385- E82
1895 MFV 645

ESTRADA DE FERRO S. PAULO-RIO GRANDE

PARECER DO CONSELHO FISCAL

O Conselho Fiscal, em cumprimento dos deveres impostos por lei, tendo examinado attentamente a escripturação da Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, folga poder mais uma vez louvar o zelo e intelligencia com que a digna Directoria tem sabido gerir os negocios da mesma Estrada, executando importantes reformas, que habilitaram-n'a a liquidar, em curto espago de tempo, compromissos na importancia de 8.903:985\$930, ficando assim livres e desembaraçados os seus bens para negociar o emprestimo, quasi a realizar-se, nas principaes praças europeas.

Sem que por fôrma alguma pretenda o Conselho Fiscal empannar os relevantes serviços dos outros prestimosos Directores, não deve deixar de dar publico testemunho de que aos planos financeiros do seu Presidente, Dr. Antonio Roxo de Rodrigues, cujo talento e provada competencia se revelaram de modo brilhante, a Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande deve a situação auspiciosa demonstrada pelo balanço.

Attendendo ao pedido dos engenheiros Azevedo, Reeve & Ludolf para que fosse publicada a redução da planta da estrada de ferro, offerecida ao mesmo Director-Presidente Roxo de Rodrigues, encontram-n'a os Srs. Accionistas annexada ao Relatorio.

Concluindo, é de parecer o Conselho Fiscal, que sejam approvados todos os actos da Directoria, suas contas e o balanço encerrado em 30 de Março do corrente anno.

Rio de Janeiro, 25 de Abril de 1895.

A. M. DE BARROS E VASCONCELLOS.

NARCISO F. DA SILVA NEVES.

J. C. BANDEIRA DE MELLO.

ESTRADA DE FERRO S. PAULO-RIO GRANDE

Ins. Accionistas.

A Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande teve a sua origem na concessão de privilegio, garantia de juros e terras devolutas, feita por Decreto n. 10.432 de 9 de Novembro de 1889 ao Dr. João Teixeira Soares, mediante autorização legislativa, para a construção, uso e gozo d'uma estrada de ferro, que, partindo das margens do Itararé, onde acaba a Sorocabana, em S. Paulo, vá terminar em Santa Maria da Bocca do Monte, no Rio Grande do Sul, com diversos ramaes. (*Diario Official* de 25 de Novembro de 1889).

Esta concessão foi reconhecida effectiva por Decretos da Republica, ns. 305 de 7 de Abril de 1890, e 462 de 7 de Junho de 1890. (*Diario Official* de 16 de Abril de 1890 e 10 de Junho de 1890).

Posteriormente, por Decreto n. 919 de 24 de Outubro de 1890, foi concedida á Compagnie des chemins de fer Sud-Ouest Brésiliens autorização para funcionar no Brazil, e n'essa occasião realisou-se a transferencia da concessão da rede Itararé á Santa Maria da Bocca do Monte e seus ramaes. (*Diario Official* de 12 de Novembro de 1890).

Por Decreto n. 920 de 24 de Outubro de 1890 fez-se extensiva á concessão d'esta Estrada a do sub-ramal de Guarapuava á foz do rio Iguassú. (*Diario Official* de 12 de Novembro de 1890).

A Companhia des chemins de fer Sud-Ouest Brésiliens executou os estudos e construção do trecho desde Santa Maria da Bocca do Monte á Cruz Alta, no Rio Grande do Sul, n'uma extensão de 160^{kil},400.

De Cruz Alta em deante foi a mesma Companhia autorizada, por Decreto n. 397 de 20 de Junho de 1891, a transferir á companhia nacional União Industrial dos Estados do Brazil a construcção, uso e gozo da estrada de ferro de Itararé á Cruz Alta e seus ramaes, ficando sómente excluido d'esta transferencia o trecho entre Santa Maria da Bocca do Monte e Cruz Alta, que continuou á cargo da Compagnie des chemins de fer Sud-Ouest Brésiliens. (*Diario Official* de 16 de Julho de 1891).

Os banqueiros da Europa que se haviam obrigado a emittir os *debentures* da *Compagnie chemins de fer Sud-Ouest Brésiliens*, assumiram igual compromisso para com a *União Industrial dos Estados do Brazil*.

Era uma combinação felicissima, que assegurava o melhor exito á construcção de tão importante rêde de linhas ferreas. Infelizmente, porém, deu-se tal demora, por parte do Governo, na expedição do Decreto de transferencia acima alludido, que, quando este foi lavrado, já se havia declarado a *crise* na nossa praça e haviam sido retiradas as promessas de capitaes feitas mezes antes.

Tão tardio acto, que impedira a Companhia de se utilizar de recursos abundantissimos, a impossibilitou tambem de valer-se do ajuste com os banqueiros europeus, porque eliminava a clausula do pagamento em ouro para os capitaes levantados no estrangeiro, segundo resava a primitiva concessão.

Só depois de mais de anno conseguiu a *União Industrial*, por Decreto n. 968 de 1 de Agosto de 1892, a reconsideração de tão injusto acto, e não perdeu tempo em reatar negociações com os banqueiros, que, allegando então o enfraquecimento do credito do Brazil, formularam novas exigencias, sendo a principal — o Governo obrigar-se ao pagamento dos juros directamente aos portadores dos *debentures*.

Os banqueiros europeus, para maior garantia dos ultimos ajustes financeiros que entabolaram, exigiram que a concessão relativa á estrada de ferro de Itararé á Cruz Alta fosse desmembrada da *União Industrial* e constituísse uma unica empresa, o que foi effectuado no mez de Dezembro de 1892, constituindo-se a sociedade anonyma *São Paulo-Rio Grande*, á qual foram transfe-

ridos a concessão, uso e gozo da estrada de ferro e ramaes em questão, pelo Decreto n. 1386 de 6 de Maio de 1893. (*Diario Official* de 13 de Maio de 1893).

Tendo o Governo concordado em satisfazer o pagamento dos juros directamente aos portadores dos *debentures*, conforme solicitavam os banqueiros europeos, foi lavrado o contracto com o Thesouro Nacional, no primeiro semestre de 1893, assumindo os banqueiros o compromisso da negociação de titulos no valor de — cem milhões de francos — em quatro series.

Parecia que a Companhia ia entrar em um periodo de grande prosperidade, porque, apesar de não ser elevado o typo pelo qual negociava os seus titulos, como a amortização só se faria em 90 annos, conseguia ella por kilometro quantia sufficiente para construir as suas linhas. Era uma bõa operação e o preço da venda dos titulos em nada affectaria o credito do paiz, pois o Governo apenas abonava a operação por 30 annos, ou um terço de sua duração.

Infelizmente, ainda uma vez novas delongas vieram impedir que a Companhia se utilisasse dos capitaes que lhe eram destinados. Pelo contracto assignado entre a Companhia e o Governo, para pagamento dos juros directamente aos portadores das obrigações preferenciaes, era necessario ser submettido á approvação do Ministro da Fazenda o typo da emissão; o que sendo, feito opportunamente, só teve despacho em 5 de Setembro de 1893, isto é, na vespera da revolta que tanto abalou o nosso credito no estrangeiro. Este acto, já tardio, não parecia correcto e tendo-se verbalmente solicitado a sua modificação, não pequena foi a surpresa havida pela publicação de um despacho annullando o contracto existente com o Governo.

Desapparecendo assim o concurso, que, com grande sacrificio, havia sido adquirido, tornavam-se infructiferos os esforços empregados pelo ex-Presidente, Dr. João Teixeira Soares, que, por mais de um anno, se achou fóra do paiz, incumbido d'essa importante operação.

Paralysados ficaram, durante um certo espaço de tempo, todos os negocios sociaes.

O descalabro financeiro, a falta de confiança nos negocios,

mesmo nos que tinham garantia do Estado, levaram esta sociedade a não gozar do menor credito, não podendo utilizar-se para qualquer operação sequer da sua concessão, visto achar-se ella dada em garantia de uma avultada divida, e os estudos da sua linha principal não poderem ser entregues ao Governo, por não estarem liquidados os compromissos com os engenheiros que os haviam executado.

Procuravam os accionistas e credores um meio pratico de salvarem o maximo possivel de seos capitaes, e isso provocou a reunião da assembléa geral extraordinaria que teve logar a 2 de Julho de 1894.

Achando-se então, havia dous mezes apenas, o director Roxo de Rodrigues fazendo interinamente parte da administração, para a qual havia sido convidado com o fim de apresentar um plano de reforma financeira, convocou elle a referida reunião, de accôrdo com os seus collegas de directoria, para submetter á sua apreciação o plano resultante das medidas que julgava necessarias.

O plano financeiro em questão teve como desenlace collocar esta sociedade no estado brilhante em que se acha actualmente, terminando-se todas as questões judiciarias encetadas, liquidando-se compromissos na importancia de 8.903:985\$930 e proporcionando-se fortes recursos, como se vê do actual Balanço, áquella que, as circumstancias inesperadas tinham levado á situação de não poder satisfazer sequer a fiscalisação das respectivas obras.

As medidas financeiras propostas foram tão bem acceitas pela assembléa, que, conforme se vê da respectiva acta, foram unanimemente approvadas, registrando tambem esse documento a eleição unanime dos directores Drs. João Teixeira Soares e Antonio Roxo de Rodrigues por 28.869 votos, facto que se explica por achar-se ausente o primeiro dos eleitos e não ser accionista o segundo.

Grandes foram, então, as difficuldades a vencer; achava-se o paiz no dominio da revolução e o Estado do Rio Grande synthetisava o seu auge. Os trabalhos se achavam em construcção, de Cruz Alta para o Uruguay, e foram interrompidos por não se poderem manter turmas fixas de trabalhadores na zona em que mais violenta era a guerra civil. Continuando essa interrupção por

mais de tres mezes, o illustrado Sñr. Dr. Chrockatt de Sá, Inspector Geral de Estradas de Ferro, fêl-o saber ao Governo da União, mostrando estar a concessão, por esse motivo, sujeita á pena de caducidade; mas, foi o primeiro, de accôrdo com o Governo, a reconhecer — força maior — nessa interrupção, pois, *patriotas*, como eram, os operarios, abandonaram a picareta para usarem da Manulicher, até que o Governo, annunciando paz, voltassem elles de novo para a arena do trabalho, deixando a da lucta para a qual tinham sido recrutados.

No meio, entretanto, de todos os revezes por que passava, não descurava a Companhia de levar a effeito as operações convenientes de modo a poderem-se tornar fructíferas as reformas approvadas, procurando cumprir o seu contracto; e, apesar dos encargos que lhe resultavam de trabalhar sem credito, entregou ao Governo, em tempo opportuno, os estudos definitivos de sua linha principal.

Reconhecendo a E. F. São Paulo-Rio Grande, que, apesar do bom andamento dos seus ajustes financeiros, mais facilmente obteria os recursos necessarios ao seu desenvolvimento, procurando novas negociações, pois não poderia, naquelle momento, construir a sua extensa rêde, acceitou o concurso da *Compagnie Chemins de fer Sud-Ouest Brésiliens*, que, tendo já em tráfego o trecho de Santa Maria da Bocca do Monte á Cruz Alta, mostrava-se desejosa de incorporar a parte da linha principal de Cruz Alta ao Rio Uruguay, passando por Passo Fundo, e o ramal de Cruz Alta ao Povo Novo, no rio Uruguay, passando por Santo Angelo, para o que ficou a actual directoria autorisada por deliberação da assembléa geral extraordinaria, realisada a 19 de Janeiro do corrente anno, na qual foi ella eleita.

Achavam-se então approvados os estudos definitivos de Cruz Alta ao rio Uruguay, na extensão de 381 klm. 520 met., por Decreto n.º 1088 de 20 de Outubro de 1892, e completos os estudos do ramal do Ijuhy Grande, na extensão de 292 klm. 250 met., os quaes foram approvados por Decreto n.º 1964 de 13 de Fevereiro de 1895 (*Diario Official* de 17 de Fevereiro de 1895).

Aos 19 de Fevereiro proximo passado, foi submettido á apreciação de S. Ex. o Sr. Presidente da Republica o requerimento em que o Presidente d'esta Sociedade e o representante da Com-

pagnie Chemins de fer Sud-Ouest Brésiliens solicitavam a transferência das linhas negociadas.

Taes foram a solicitude e a justiça manifestadas pela Secretaria da Viação e pela Inspectoria Geral de Estradas de Ferro, que, em poucos dias, achavam-se todos os papéis informados, de modo que, em 7 de Março findo, foi referendado por S. Ex. o Sr. Ministro da Viação, o Dr. Antonio Olyntho dos Santos Pires, o decreto n. 1983 A, de 7 de Março de 1895. (*Diario Official*, de 20 de Março de 1895).

O Ex.^{mo} Sr. Dr. Prudente de Moraes, M. D. Presidente da Republica, autorisara a operação proposta, mostrando mais uma vez a consideração que o Governo costuma dispensar ás grandes questões que, sendo função do trabalho, contribuem para o desenvolvimento do credito nacional.

Fazemos sentir aos Srs. accionistas que essa negociação foi effectuada em condições mais vantajosas do que as que a assembléa havia autorizado.

Cabe á administração a satisfação de manifestar aos engenheiros Azevedo, Reeve & Ludolf os seus agradecimentos pelo offerecimento que fizeram ao Presidente da mesma administração da planta geral da *E. F. S. Paulo-Rio Grande*, trabalho que tem sido apreciado por profissionaes da maior competencia, e mereceu a subida honra de ser examinado pelo muito illustrado Vice-Presidente da Republica, Dr. Manoel Victorino Pereira, em visita que fez ao escriptorio do Director Presidente Roxo de Rodrigues, visita que revela quanto o patriotismo de S. Ex. fal-o procurar conhecer, com o seu elevado talento, todos os trabalhos que possam interessar ao desenvolvimento da nossa Patria, mórmente tratando-se de uma estrada que tem uma parte tão importante de estrategica.

Em consequencia, ficaram a cargo da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande a linha principal de Itararé ao rio Uruguay, o ramal de Guarapuava e sub-ramaes, os quaes medem as seguintes extensões:

Trecho do rio Uruguay ao porto da União, no rio

Iguassú, com estudos approvados por decreto

n. 1963 de 13 de Fevereiro de 1895, (*Diario*

Official de 17 de Fevereiro de 1895).....

347^{km},580

Trecho do porto da União á Itararé, com estudos approvados por decreto n. 1963 de 13 de Fevereiro de 1895, (*Diário Official*, de 17 de Fevereiro de 1895).....

594^{km.},300

Ramal de Guarapuava, de accordo com a concessão primitiva, com estudos approvados por decreto n. 1984 de 9 de Março de 1895, (*Diário Official*, de 12 de Março de 1895).....

150^{km.},300

Sobre este trecho requereu a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande alteração do traçado, attendendo á construcção pesada que o primitivo traçado exigia. O Governo em despacho de 4 de Fevereiro de 1895, (*Diário Official*, de 6 de Fevereiro de 1895), determinou o seguinte: « Sejam approvados os estudos de accordo com a informação da Inspectoria Geral de Estradas de Ferro. Quanto ao segundo ponto, escapa ás attribuições do Poder Executivo a autorisação para se fazer as alterações substanciaes, que a Companhia propõe.» A Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, trata de dirigir-se ao Congresso Nacional afim de obter a alteração.

Linhas em estudo:

Ramal do Iguassú, até a foz.....

350^{km.},000

Ramal do Pequiry, até a foz.....

340^{km.},000

Sub-ramal do Pequiry á foz do rio S. Francisco.....

85^{km.},000

O que tudo somma:

Trechos com estudos approvados:

Linha principal.....

941^{km.},880

Ramal de Guarapuava.....

150^{km.},300

1092^{km.},180

Trechos a estudar:

Sub-ramal do Pequiry.....

340^{km.},000

Sub-ramal do Iguassú.....

350^{km.},000

Sub-ramal do Pequiry ao S. Francisco	85 ^{km} ,000	
Sub-ramal do Pequiry ao Ivahy.....	85 ^{km} ,000	860 ^{km} ,000

1952^{km},180

E' esta extensão de 1952 kilometros 180 metros que fica a cargo da Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, e cuja descripção é a seguinte :

A partir do rio Uruguay, o traçado da linha principal começa no kilometro 381,52 á contar de Cruz Alta, á margem direita do rio, ou no kilometro 541,92 a contar de Santa Maria da Bocca do Monte.

Tomar-se-ha este ponto para o da estaca O da linha principal da São Paulo-Rio Grande. O traçado segue então pelo rio do Peixe, subindo, cortando varios affluentes, entre os quaes o rio Leão, no kilometro 71,4, rio Barro Verde, no kilometro 98,97, rio Bonito, no kilometro 139,88, rio das Pedras, no kilometro 173,87, rio dos Veados, no kilometro 219,61, e assim até alcançar as cabeceiras do rio do Peixe, no kilometro 284, mais ou menos, ponto culminante da linha situada nos campos de S. João.

Atravessa ahi a garganta de S. Roque, e segue na direcção do rio Tamanduá Pintado, por cujo valle desce até ás margens do Iguassú, na villa União da Victoria, no kilometro 347,58, a partir do rio Uruguay, onde existe um porto denominado Porto da União, que dá tambem o nome á villa.

Ao longo d'este trecho os terrenos estão desertos; mas contêm espessas mattas virgens com grande quantidade de madeiras excellentes para construcções. Não se encontra por alli povoação alguma; porém a linha immediatamente se porá em communicação com varios pontos commerciaes, entre os quaes, Palmas, Curytibanos, Campos Novos, S. João, e mesmo Lages, em cuja extensa região se cultiva com vantagem o matte, e em varios pontos o algodão, assim como cereaes e plantações dos paizes temperados.

A partir do rio Iguassú, depois de atravessal-o, segue o traçado acompanhando a sua margem direita, ao longo d'uma extensa planicie, e, depois de contornar o morro dos Tatús, alcança novamente o rio, em cuja direcção segue, subindo com declividade de

1,2 % até alcançar uma garganta no kilometro 346, 52 a partir do rio Uruguay (estaca O), com a cota sobre o nivel do mar de 795 metros. Desce em seguida, cortando varios ribeirões, entre os quaes o da Areia Branca, desenvolve-se pela encosta do morro do Bahú, atravessando os rios do Soldado e dos Macacos, com a cota de 818 metros, e acompanhando a encosta do morro dos Macacos, até chegar novamente ao rio d'este nome, com a cota de 780 metros.

A partir d'este ponto, atravessa campos e capoeiras com direcção ao valle do rio Vargem Grande, do arroio da Serrinha, até chegar ao valle do Jararaca, a 53,6 kilometros do rio Iguassú, ou no kilometro 394,41, com a cota de 847,^m60.

Depois atravessa o rio Sant'Anna, bem como a estrada que vae de Palmeira á Palmas, passando pelo porto da União, no kilometro 397,86. Sobe pelo valle d'este rio, até galgar o contraforte que divide as suas aguas com as do rio Claro, no kilometro 401,3 e cota de 855,2, atravessando a estrada que, partindo da estrada geral das Palmas, vae ao povoado de S. Domingos.

A partir do rio Claro, a linha segue com direcção ao rio Bonito, atravessando sempre grandes mattas virgens, alcança no kilometro 431 a cumiada do contraforte que divide as aguas dos dous rios, na cota 857 metros; atravessa o rio Bonito no kilometro 438,26, com a cota 794, e segue pela sua margem esquerda transpondo varios affluentes e contrafortes, até que no kilometro 455,52 atravessa o contraforte que divide as aguas do rio Bonito com as do rio Azul, entra no valle d'este, e assim chega á um contraforte que divide as aguas do rio Azul com as do Putinga, alcança o riacho Rebouças, affluente d'este, e por fim a garganta do Iraty, no kilometro 512,12, com a cota 886 metros.

Partindo da garganta do Iraty, a linha segue na direcção do rio das Antas, atravessa-o, attinge um contraforte da serra da Ribeira, no kilometro 518,72, com a cota 932 metros, d'ahi segue para o valle d'um affluente do rio das Antas até o rio Mandarin, no kilometro 530,40, com a cota 832 metros no ponto do crusamento com a estrada de cargueiros do Iraty á Ponta Grossa.

Atravessa outro affluente do rio das Antas e acompanha-o até a garganta do contraforte que divide as suas aguas com as do

rio Imbituva ou Umbetuva, affluente do rio Tibagy, no kilometro 539,32, com a cota de 900 metros.

Entra no valle do rio Imbituva, atravessa este rio, até alcançar o alto d'um contraforte no kilometro 552,12, com a cota 927 metros, e procura o rio das Almas, que alcança e atravessa no kilometro 580,32, á jusante da barra do ribeirão do Guabiroba, com a cota de 838,^m8.

Segue pelo valle do Guabiroba e procura o rio Guaraúna, confluyente do Tibagy, no kilometro 605,55, sobe por este rio até o alto do contraforte que divide suas aguas com as do ribeirão de Santa Rita, affluente tambem do rio Tibagy.

No kilometro 621,52, passa á pequena distancia da povoação da Bella Vista, e assim segue até o rio Tibagy, que atravessa no kilometro 631,52, com a cota de 824,^m60.

Acompanha o Tibagy pela sua margem direita até alcançar a estrada de Curitiba, chegando á Ponta Grossa, no kilometro 642,68, com a cota de 933 metros.

D'ahi a linha segue, subindo, em direcção a uma garganta situada nas cabeceiras do rio Verde, e d'ahi até o rio Pitanguy, que atravessa no kilometro 665, com a cota 911 metros.

Segue o rio Pitanguy, ora n'uma margem, ora n'outra, até alcançar a garganta do contraforte que divide as suas aguas com as do rio Iapó, confluyente do Tibagy, no kilometro 673,92, com a cota 1100 metros.

Segue o valle do rio Taboão, affluente do Iapó, até a cidade de Castro, e transpõe o rio Iapó no kilometro 705,34, com a cota 1016 metros.

D'ahi em diante segue o rio Lavrinhas, procurando o rio Pirahy, todos tributarios do Iapó, alcançando o Pirahy no kilometro 711,52, com a cota 990 metros, e assim acompanha este valle até o kilometro 720,52, com a cota 929,^m4.

A partir do Pirahy, segue o valle d'esse nome, atravessa varios confluentes secundarios até aproximar-se da villa do mesmo nome no kilometro 743,52. Atravessa a villa de Louça no kilometro 747,52 e o pequeno povoado de Paquetá no kilometro 749,52.

O rio Pirahy torna-se muito encachoeirado a partir do kilometro 752, o que obriga a linha a fazer lacetes no valle do Iapó, e a

galgar um contraforte da serra das Furnas, até atravessar uma garganta no kilometro 767,22, em que dividem-se as aguas do lapó com as do rio das Cinzas, importante affluente do Parapanema.

Passada a serra das Furnas, a linha corta varios affluentes do rio das Cinzas, galga uma garganta d'um dos contrafortes da serra, e lança-se no valle do Capivary, entrando depois no valle do rio Capão das Almas até passar em frente á villa de Jaguaryahiva, no kilometro 797,12, atravessando o rio d'esse nome no kilometro 798,92.

Segue até a garganta do Cajurú, e desenvolve-se atravessando o rio do Passo-Fundo, affluente do Itararé, no kilometro 828,32. Depois continúa a desenvolver-se ao longo do rio Jaguaryahiva, atravessa o Itararé no kilometro 890, segue ao longo deste rio no kilometro 913, galga a garganta d'um dos contrafortes do seu valle no kilometro 920, e desce para o valle do Capituva, cortando diversas cachoeiras do rio Pinheiros, affluente do Itararé.

Atravessa a garganta do contraforte que divide as aguas dos rios Pinheiros e Frango, percorre os valles deste, atravessa-o no kilometro 926, e segue até encontrar o ponto terminal da Sorocabana, na margem do Itararé, n'uma cota de 420, e kilometro 941,88.

A Directoria, descrevendo assim o traçado do trecho da estrada de ferro entre *Jaguaryahiva* e *Itararé*, não occulta a conveniencia de se cogitar, em occasião opportuna, de uma variante, que, estudada de combinação com a *Estrada de Ferro Sorocabana*, evitará um desenvolvimento maior, como está presentemente projectado, sem vantagem alguma para o trafego mutuo das duas estradas em toda aquella zona.

Convirá, sob este ponto de vista, que a linha da *E. F. São Paulo-Rio Grande*, a partir de Jaguaryahiva, procure a direcção da Faxina, na *Estrada de Ferro Sorocabana*, passando por *S. Pedro de Itararé* e abandonando o *Registro da Barra do Rio Verde*, para onde convergem os respectivos projectos.

Nestas vistas, a *E. F. S. Paulo-Rio Grande* terá de penetrar na zona do privilegio da *Sorocabana*, e de certo a solução definitiva dependerá, por esse motivo, de combinação prévia entre as duas estradas; espera, porém, a *S. Paulo-Rio Grande* que, para tão util

e vantajosa combinação, não se opporá a *Sorocabana*, attendendo ao menor desenvolvimento que se dará á linha que da Capital Federal se estenderá ao Rio Grande do Sul.

É muito variavel toda esta zona sob o ponto de vista das suas condições topographicas e agricolas.

Do rio Iguassú ao Pirahy, na serra das Furnas, póde ella ser dividida em duas regiões perfeitamente distinctas: a região das mattas e a dos campos. Estende-se a primeira desde as margens do Iguassú ás do Guaraúna, e denomina-se Sertão; a segunda começa neste ponto e estende-se até as Furnas, com a denominação de Campos Geraes. A primeira é muito pouco povoada, mas todos os seus terrenos são uberrimos e apropriados á cultura dos cereaes e herva matte; o fumo desenvolve-se muito nesta região, assim como deram bons resultados algumas tentativas de cultura da vinha; encontram-se extensos pinhaes; a sua altitude, em média, de 800 metros, de clima frio e secco, sem todavia ser rigoroso, presta-se á colonisação européa.

Nas partes mais baixas do rio Iguassú, Piquery e Ivahy, a altitude diminuindo, o clima torna-se mais temperado, e os terrenos prestam-se á cultura do café, canna de assucar e algodão.

Encontra-se em toda esta região rocha granitica, grés mais ou menos abundante, alguns calcareos, mineraes de ferro, etc.

Da serra das Furnas ao rio Itararé, os terrenos são proprios á cultura do algodão, café, canna de assucar, fumo e cereaes de todas as especies. Ahi são encontrados extensos pinhaes, e em grandes extensões apparece a terra roxa. Notam-se tambem varios estabelecimentos de criação de gado cavallar, muar, bovino etc.

Da linha principal do Itararé ao porto da União, no rio Iguassú, destaca-se o ramal de Guarapuava, centro agricola e pastoril do Paraná; o qual por sua vez se bifurca, dando o sub-ramal do Piquiry até a sua foz no rio Paraná, junto ao salto das Sete-Quedas, e o sub-ramal do Iguassú até a sua foz no mesmo rio Paraná. Aquelle sub-ramal ainda se bifurca ao longo do Paraná, dando uma linha até a foz do rio S. Francisco ao sul, e outra linha até o Alto das Sete-Quedas ao norte.

O ramal de Guarapuava parte do Imbituva, na linha principal, segue pela serra da Ribeira, muito alcantilada, pelo que o traçado

do ramal é de construção pesada, e continúa até aquella cidade. Ao Poder Legislativo será requerida a mudança deste traçado, fazendo-o partir de Ponta Grossa, atravessando o Tibagy e o Ivahy, e bifurcando depois para os dous rios acima — Iguassú e Piquery.

Esta alteração é importante para a região a servir até Guaruava, e de vantagem para a E. F. São Paulo-Rio Grande, porque o novo traçado é menos pesado que o de Imbituva.

A sua importancia provém de que, apanhando os valles do Tibagy e do Ivahy, o traçado poderá servir os centros de povoação ao longo do primeiro, taes como, Conchas, Pinheirinho, Bom Successo, Tibagy, Fortaleza, Monte Alegre, Lagôa, Mortandade, Taquara, Coroados, a Colonia Militar de Jatahy, os aldeamentos de S. Jeronymo e de S. Pedro d'Alcantara etc, assim como outros centros ao longo do segundo, entre os quaes Thereza, Villa-Rica, etc.

Os sub-ramaes do Piquery e Iguassú não têm ainda estudos definitivos, porém estendem-se ao longo de importantes zonas.

Se todas estas linhas a cargo da E. F. São Paulo-Rio Grande merecem a maior animação dos Poderes Publicos pela sua importancia agricola-commercial, não a devem menos merecer pelas condições que lhes cabem, perfeitamente, de vias internacionaes e especialmente estrategicas.

A linha principal do Itararé ao rio Iguassú, ligando-se ao norte á Sorocabana, que por seu lado, em S. Paulo, liga-se com a E. F. de Santos a Jundiáhy e com a Central do Brazil; crusando com E. F. do Paraná, em Ponta Grossa, até o porto de Paranaguá; e ligando-se ao sul com a linha belga do Iguassú á Santa Maria da Bocca do Monte, que por seu lado liga-se ás E. F. de Porto Alegre á Uruguayana, pela do Cacequi á Sant'Anna do Livramento com uma das linhas da Republica do Uruguay, offerece uma communição rapida entre a Capital Federal e as fronteiras com o Uruguay e parte da Republica Argentina, com sahidas francas para os portos do Atlantico, entre os quaes, Rio, Santos, Paranaguá, Rio Grande, e outros que de futuro a tal se adaptarem. Por outro lado, a mesma linha, dando ramaes para as fronteiras occidentaes do Brazil com a Republica Argentina, e o Paraguay, entre os quaes o Ijuhy Grande, a cargo da Compagnie des chemins de fer Sud-Ouest Bresiliens, até a sua fóz no rio Uruguay, o ramal

de Guarapuava e sub-ramas do Piquery e Iguassú estabelecem comunicações rapidas para diversos pontos d'aquellas fronteiras, á margem do rio Paraná.

Para estes pontos affluem, como é notorio, estradas de ferro em construcção nas republicas visinhas, e o Brazil não deve abandonar o que taes projectos aconselham.

O ponto terminal do Ijuhy Grande na barra do rio deste nome, ao desembocar no rio Uruguay, acha-se em frente a S. Novis, na Republica Argentina, ponto terminal da E. F. argentina que vem da Concordia á Restauração em frente á Uruguyana, e se prolonga por S. Thomé, S. Matheus até S. Novis, para onde tambem afflue a estrada do Paraguay que, partindo de Assumpção, vae já á Villa Rica. Basta esta circumstancia de que duas estradas de ferro estrategicas convirjam para o ponto do rio Uruguay em frente ao Ijuhy Grande, para que se reconheça quanto deve merecer nossa attenção essa posição das nossas fronteiras, em cujas immedições se acha tambem o territorio das Missões.

No rio Iguassú, o sub-ramal que o acompanha vai terminar na sua foz, no rio Paraná, nos limites do Brazil com as Republicas Argentina e do Paraguay, para onde tambem se dirige uma linha paraguaya, vinda de Curuguyty.

Finalmente, no rio Piquery temos uma das direcções de maior futuro para o Brazil, sob todos os pontos de vista em que se considere esta estrada de ferro.

A partir da linha principal, seja do Imbituva, seja de Ponta Grossa, com direcção ao norte da Ilha das Sete Quedas, ou ao alto Paraná, é a linha do Piquery a de mais curta extensão, e apresenta menores difficuldades naturaes a vencer; encontra no Paraná um excellento porto, e n'este rio navegação franca até grande extensão á montante; no alto das Sete Quedas, ao sul do Piquery, o rio estreita-se enormemente para formar a notavel cachoeira, canalizando-se entre paredões de rocha basaltica, separados apenas de 60 metros, de tal fórma que parece obra da natureza preparada para a collocação de uma grande ponte internacional, livre de todos os obstaculos de enchentes, solapamentos e erosões. Além d'isto pelo traçado, do Piquery podem ser reunidos os cursos do

alto e do baixo Paraná, mediante o trecho da via-ferrea que vai ao S. Francisco.

Por meio da grande ponte sobre os basaltos do Guahyrá, a estrada de ferro brasileira estabelecerá comunicação immediata com o Paraguay pelo valle do Igurey ou por outro, á montante, até o Amambahy, procurando Curuguaity, com direcção á Assumpção.

E, dito isto, se têm os prenuncios d'uma estrada transcontinental, pois que, vencido o rio Paraguay e attingido o valle do Pilcomayo, se procurará Chuquisaca, até á cidade de Potosi, e, atravessando os Andes, se procurará, atravez da Bolivia e do Chile, o porto de Arica, ligando-se assim o Atlantico ao Pacifico, pelo caminho mais curto e extremamente racional, em vista dos recursos que já offerece.

Deixamos de parte todos estes assumptos de curiosidade que uma tal estrada offerecerá aos touristas: basta citar o novo Niagara, ao longo das Sete Quedas, afim de se ter uma das digressões mais brilhantes do mundo, que naturalmente attrahirá a attenção dos viajantes apreciadores de tão extraordinarias bellezas da natureza.

Conclue-se, portanto, que a rêde de estradas de ferro a cargo da Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, por si, e em combinação com as que a ella se unem, formará a viação sul-americana, unica e essencial para o desenvolvimento agricola-commercial d'esta parte do Brazil, para as suas estradas estrategicas, em defeza das fronteiras com o Uruguay, a Argentina e o Paraguay, e quiçá para a estrada transcontinental mais importante que se construirá atravez da America Meridional.

Depois das diversas reformas realizadas, o capital social ficou definitivamente fixado, segundo a assembléa geral extraordinaria realizada a 30 de Março findo, em *vinte quatro mil contos*, representado por 60.000 acções integradas de 200\$000 e igual numero de acções do mesmo valor nominal com entradas, na razão de 10 % do seu valor.

Analysando as diversas verbas do—*activo*—observa-se:

ACCIONISTAS.....	10.800.000\$000
------------------	-----------------

E' essa importancia que os Srs. accionistas serão obrigados a

realizar, quando a assembléa geral o delibere, nos termos do art. 4.º dos Estatutos.

TERRAS NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL..... 1.200:000\$000

Esta importancia corresponde á bonificação distribuida aos Srs. accionistas, como autorisou a assembléa geral realizada a 30 do mez findo, e que é representada pelas terras que possuímos, margeando a *Chemins de fer Sud Ouest Brésiliens*.

CONCESSÕES..... 7.649:898\$310

E' essa importancia a em que se acha computado o valor estimativo, constante de cousas e direitos da concessão que possuímos, autorisando-nos a explorar, com a garantia de 6% em ouro, a construcção, uso e gozo de cêrca de 1.952 kilometros de vias-ferreas nos Estados de Santa-Catharina e Paraná.

A esse titulo têm sido levados os prejuizos das liquidações de contas que effectuámos com a *União Industrial dos Estados do Brazil*, á qual pertenceu a referida concessão.

Não é exagerado aquelle valor, pois a *Compagnie Chemins de fer Sud-Ouest Brésiliens* computou, para as negociações, como valor kilometrico da concessão que de nós adquiriu, em especie equivalente, Fr.^{cos} 14.000 por kilometro, o que dá, em relação ás linhas que possuímos, Fr.^{cos} 27.330,520, que, calculados ao par, cambio mais favoravel que possamos ter, dá 9.647:673\$560, isto é, mais 1.997:775\$250 do que o valor pelo qual acha-se escripturada no nosso balanço.

Cabe ainda lembrar que, fazendo parte da nossa concessão as terras devolutas ao longo da estrada de ferro e seus ramaes e sub-ramaes até 9 kilometros para cada lado do eixo da linha, representam estas terras uma somma avultada, ainda que d'ella se deduza a quota relativa ás terras já possuidas pelos proprietarios alli existentes. Basta considerár que, medindo toda a extensão da linha 1952,¹180, fornecerão ellas uma área de 35.139,24 kilometros quadrados, que, reduzida á metade para ter em conta as terras já possuidas, darão 17.569,62 kilometros quadrados, ou 1756962 hectares, que, calculados a 5\$000, representam um valor approximado de 8 a 9 mil contos de réis, no minimo, pois é natural que o

valor das terras vá crescendo á medida que a estrada de ferro dê áquella zona o impulso que é de esperar, como sõe acontecer em todos os casos analogos, mórmente nas regiões do Sul do Brazil.

ESTUDOS DEFINITIVOS..... 1.528:109\$190

Este é o valor representativo dos estudos da nossa linha principal, de Itararé até o rio Uruguay, passando por Ponta Grossa, ligando, portanto, o Estado de S. Paulo ao do Rio Grande do Sul, ligação que deu motivo á actual denominação d'esta estrada.

COMP.^{te} CHEMINS DE FER SUD-OUEST BRÉSILIENS..... 2.990:344\$190

Corresponde esta somma a fr.^{cos} 8.471.230, cuja liquidação nos deverá produzir lucros, visto depender do cambio, que ora acha-se baixo, e, n'esse lançamento, acha-se calculado ao valor par.

A quantia referida nos será paga — parte em dinheiro e parte em acções integradas da *Sud-Ouest*, como consta da escriptura lavrada no tabellião Cantanheda, em 22 do mez findo.

ACCÕES DE LAMBARY E CAMBUQUIRA..... 600:000\$000

Possuimos 6.000 acções integradas da *Empresa Lambary e Cambuquira*, do valor nominal de 200\$000 cada uma, representando 1.200:000\$000, isto é, mais da metade do capital d'aquella empresa. Fomos obrigados a adquirir esses titulos, tendo em vista liquidar negocios que não podiam ser adiados. Pensamos ter sido uma boa operação, visto haver aquella empresa sido organizada ha pouco tempo, e os titulos que possuimos representarem no nosso balanço 50 % do seu valor nominal.

BANCO NACIONAL BRAZILEIRO..... 752:465\$100

O saldo a que se refere esta verba é correspondente aos saques, na importancia de Fr.^{cos} 775.000, contra a *Compagnie Générale des chemins de fer Secondaires*, por conta e ordem da *Compagnie des chemins de fer Sud-Ouest Brésiliens*, correspondentes a prestações de parte dos compromissos existentes para com esta sociedade.

As demais verbas activas, e assim as verbas que constam do — passivo — do Balanço em questão, são intuitivas quanto á sua demonstração, e a Directoria apresentará, na assembléa geral, os annexos demonstrando a sua origem e a sua natureza economica.

Da demonstração da — *conta de lucros e perdas*, — conforme o balanço de 30 de Março findo, observa-se que esta sociedade obteve no corrente anno, em differença de cambio nos saques feitos por conta das operações realizadas, o lucro de 567:858\$460, quantia que deu margem a, sem prejudicar as verbas activas, indemnizar a rescisão do contracto de empreitada das linhas do Rio Grande do Sul, para o que a Directoria se achava autorizada pela assembléa realisada a 19 de Janeiro do corrente anno, e o fez com a importancia de 186:687\$500.

Nos futuros saques das quantias de que a Sociedade é ainda credora da *Sud-Ouest* manter-se-ha provavelmente a mesma vantagem proveniente da actual depressão do cambio, depressão que, infelizmente subsistirá emquanto o credito nacional não se firmar e não tomarem incremento, em seu desenvolvimento, a exportação dos nossos principaes productos agricolas, e a industria brasileira não encontrar um Banco de Estado que saiba desenvolvê-la, principalmente no que disser respeito a manufacturas de cuja materia prima dispomos, procurando assim diminuir a importação de artigos que deviam constituir elemento nosso de concurrencia no estrangeiro.

O empréstimo que temos em vista levantar e cujo *prospecto* foi publicado no *Diario Official* de 14 de Abril findo será effectuado em séries de 25 milhões, para que, uma vez acreditada a primeira, as vantagens do credito sejam aproveitadas na emissão das subsequentes. O computo do capital do empréstimo a emitir será de 100.000.000 de francos, dando-se para isto todas as garantias necessarias.

O valor das *obrigações* será o de — quinhentos francos — vinte libras — ou — quatrocentos e quatro marcos.

O juro, pagavel em — Paris, Bruxellas, Londres, Berlim ou Frankfurt a/M. — será o de 5 %, sendo a amortização em 90 annos; sendo destinadas para os respectivos serviços, no prazo referido, annuidades iguaes, que serão inferiores á importancia annual da ga-

rantia concedida ou a conceder pelo governo brasileiro, durante os primeiros 30 annos.

Em tempo opportuno e de accôrdo com o art. 22 dos Estatutos, a Directoria creará na Europa uma delegação incumbida de representar a sociedade e estabelecer, de accôrdo com as suas instrucções, as condições e convenções que se façam necessarias ao cumprimento das obrigações derivadas dos contractos de emprestimo, bem como de fornecer os documentos precisos para a cotação dos titulos preferenciaes nas bolsas da Europa.

Para exercerem os cargos de nossos representantes em Pariz, onde pretendemos estabelecer a delegação acima referida, convidámos o Sr. Hector Legru, que acha-se actualmente negociando o nosso emprestimo e no exercicio dessa missão nos tem dado provas exhuberantes de sua intelligencia e capacidade, e o Sr. Louis François Dorison, que nos foi indicado pela *Société Générale pour favoriser le développement du Commerce & de l'Industrie, en France*, a qual nos merece a maxima consideração, sendo o seu recommendado um das pessoas mais consideradas na *haute finance* parisiense.

A Directoria, cumprindo as deliberações da assembléa geral d'esta sociedade, realisada em 2 de Julho de 1894, em que foi aprovado unanimemente o plano financeiro de reforma apresentado pelo director Roxo de Rodrigues, tratou logo de executal-o, e encontrou verdadeiro acolhimento nos seus esforços que aliás o patriotismo impunha, para não deixar naufragar tão importante empreendimento nacional, tendo sempre em vista salvaguardar, do melhor modo, os capitaes credores, resguardando quanto possivel o capital accionista.

Alguns senhores, inteiramente alheios a assumptos financeiros e habituados a perturbar a boa marcha de todos os negocios serios, tendo em vista usufruir proveitos e encontrando a Directoria sempre reaccionaria a um tal procedimento, têm procurado propagar que, se a reforma tornou exequivel a construcção da estrada, prejudicou os Snrs. Accionistas, depreciando os seus capitaes, na razão de 60 %.

Não é exacto que o capital fosse depreciado; unicamente, procurando dar um valor real aos bens sociaes, o plano de reforma eliminou uma bonificação de *seis mil contos*, que não fôra tomada em

consideração pelos louvados quando constituída esta sociedade em 1892.

A escripturação da Companhia foi organizada logo que ficou a seu cargo o compromisso relativo á parte das obrigações preferenciaes correspondentes ás dividas provenientes da concessão Itararé, como propuzeram, na qualidade de directores, o conselheiro Adolpho de Barros e o Sr. J. B. da França Junior á assembléa geral extraordinaria da União Industrial dos Estados do Brazil realizada em 24 de Novembro de 1892.

Para calcular a somma da parte do emprestimo feito pela União Industrial dos Estados que devia onerar esta companhia, observaram-se os termos em que foi lavrado o laudo de avaliação da concessão da Estrada de Ferro de Itararé, para a constituição da Companhia S. Paulo-Rio Grande.

Nesse documento, lavrado e assignado a 23 de Dezembro de 1892, pelos Srs. Visconde de Tourinho, José Maria Teixeira de Azevedo e Dr. Carlos B. Reeve, vê-se que elles consideraram o valor da concessão, equivalente ás despesas feitas com sua aquisição e estudos definitivos, etc., em 10.000:000\$000, incluídas as terras devolutas na mesma concessão.

Fazendo parte da União Industrial dos Estados, como mostra o seu activo, uma bonificação de 6.000:000\$000, valor dado ás terras devolutas, e ficando desfalcado esse activo de taes bens pela separação da Itararé, era intuitivo que a parte da emissão de debentures correspondente á companhia S. Paulo-Rio Grande seria de igual importancia á depreciação havida no activo da União Industrial dos Estados.

A proposta de reforma pediu permissão para a directoria effectuar a operação que julgasse mais conveniente, obtendo 30.000 debentures da União Industrial dos Estados, os quaes foram resgatados de accôrdo com a clausula 6.^a da escriptura de emprestimo, e assim ficou a Companhia S. Paulo-Rio Grande desobrigada de qualquer compromisso.

Sendo necessario adquirir os debentures alludidos, a assembléa autorizou os accionistas que declararam antecipar as entradas de suas acções com debentures a tornarem isto effectivo, uma vez que o capital fosse reduzido ao seu verdadeiro valor.

Conforme o laudo de avaliação, todo o activo da Companhia S. Paulo-Rio Grande foi então estimado em 10.000:000\$000, dos quaes abateu-se a importancia da indemnisação a fazer á União Industrial dos Estados pela responsabilidade das obrigações correspondentes a 6.000:000\$000, e assim esse abatimento importou em reduzir a 40 % o capital realizado pelos accionistas.

Parece á primeira vista que, tendo de despende-se 6.000:000\$ para indemnisação á Companhia União Industrial dos Estados, os bens activos da Companhia S. Paulo-Rio Grande deviam augmentar de valor, n'essa proporção, pelos bens que adquiriu; não tem lugar tal augmento porque os louvados avaliaram todos os bens correspondentes a 16.000:000\$000 em 10.000:000\$000, sem por isso ser responsavel a Companhia União Industrial dos Estados, que perdeu as terras devolutas, as quaes os proprios louvados em seus argumentos entenderam poder produzir cêrca de 22.500:000\$000, uma vez construida a estrada, valor muito superior ao em que hoje as estimamos.

Acha-se escripturada na folha 20 do livro Diario da União Industrial dos Estados a bonificação em 6.000:000\$000, correspondente ao valor dado a 40,000 kilometros quadrados de terras adquiridas nos Estados de S. Paulo e Rio Grande.

Esse lançamento está de accôrdo com a resolução da assembléa geral extraordinaria realizada em 18 de Abril de 1891, á qual foi apresentada a proposta firmada pelos directores Dr. João Teixeira Soares, conselheiro Adolpho de Barros e Dr. Luiz J. Lecoq de Oliveira, mostrando ter a Companhia adquirido, entre outros bens, as linhas ferreas da Sud.Ouest Bresilens, desde Cruz Alta até Itararé e ramaes, com cerca de 2,400 kilometros, e as respectivas terras na extensão total de perto de 40,000 kilometros quadrados.

Pela reforma em questão ficou a Companhia com os seus bens desembaraçados, quando, em liquidação, não chegariam para satisfazer aos credores.

Quanto á legalidade da constituição d'esta Companhia, como vê-se das suas assembléas constitutivas, a União Industrial dos Estados teve faculdade, em assembléa geral constituída com dous terços do capital social, para separar do seu acervo a concessão da Es-

trada de Ferro de Itararé, afim de ser organizada uma nova companhia, arts. 128, 131, 132 e 148 do Reg. n. 434 de 4 de Julho de 1891.

A Companhia S. Paulo-Rio Grande observou, em sua incorporação, os preceitos legais, apresentando os seus estatutos assignados por todos os subscriptores e deliberando em assembléa geral em que esteve presente um numero de socios representando mais de dous terços do capital social, arts. 74, 75 e 76 do Reg. 434, e tendo préviamente avaliado, nos termos do art. 77, os bens que formaram as entradas dos accionistas.

Os annexos contêm os documentos necessarios ao estudo das questões expostas.

Em seguida ao ultimo annexo, encontrar-se-ha, em lithographia, a planta das nossas linhas, reduzida a $\frac{1}{2}$ do tamanho do original, offerecido ao director-presidente pelos engenheiros Azevedo, Reeve & Ludolf, e appensa a esta exposição por indicação do Conselho Fiscal.

Terminando, cabe á Administração agradecer o contingente de luzes que lhe têm proporcionado o illustre Conselho Fiscal, e aproveita a oportunidade para tornar salientes os bons serviços que a esta sociedade têm prestado o seu antigo Presidente, o eminente engenheiro Dr. João Teixeira Soares, o Sr. Conselheiro Dr. Adolpho de Barros, e os *Bancos Paris e Rio e Credito Mobil.*

Tendo por justo motivo se ausentado para Minas Geraes o nosso distincto collega de directoria Dr. Americo Werneck, não pôde por esse motivo elaborar connosco o presente *Relatorio*, mas, achar-se-ha ao nosso lado na proxima assembléa geral, a realizar-se em 30 do corrente mez, para, juntos, vos prestarmos os esclarecimentos, nos seus menores detalhes, em relação a esta sociedade, cuja administração acceitámos para salvaguardar os vossos capitães e procurar tornar viavel a construcção da estrada de ferro estrategica, que se destina a prestar os mais relevantes serviços á Republica dos Estados Unidos do Brazil.

Rio de Janeiro, 10 de Maio de 1895.

ANTONIO ROXO DE RODRIGUES,
Director Presidente

ANTONIO DE PAULA FREITAS,
Director Vice-Presidente



ANNEXOS

- A — BALANÇO E CONTAS.
- B — LISTA DE ACCIONISTAS.
- C — QUADRO DE TRANSFERENCIAS.
- D — ESTATUTOS VIGENTES.
- E — LEGISLAÇÃO.
- F — MODIFICAÇÃO DO RAMAL DE GUARAPUAVA.
- G — CARTA DO DR. CARLOS BLOOMER REEVE.

ANEXO A

Demonstração das seguintes contas, constantes do ACTIVO e PASSIVO da E. F. São Paulo-Rio Grande, conforme o BALANÇO procedido nesta data e publicado no « Diario Official » de 14 de Abril de 1895, annexo ao prospecto de emissão de debentures, a saber:

ACTIVO	
Accionistas.....	10.800:000\$000
Terras no Estado do Rio Grande do Sul.....	1.200:000\$000
Concessão.....	7.649:898\$810
Estudos definitivos.....	1.528:108\$190
Compagnie Chemins de Fer Sud-Ouest Brésiliens (fr. 8.471.280).....	2.990:344\$190
Ações da Empresa Lambary e Cambuquira.....	600:000\$000
Caução da Directoria.....	200:000\$000
Banco Nacional Brasileiro.....	752:468\$100
Caixa.....	22:550\$548
	Rs. 25.743:876\$938

PASSIVO	
Capital.....	24.000:000\$000
Letras a pagar.....	442:906\$298
Contas correntes.....	669:512\$850
Caução de contractos de empreitadas.....	120:000\$000
Caução da Directoria.....	200:000\$000
Fundo de Reserva.....	81:095\$739
Lucros suspensos.....	279:861\$656
	Rs. 26.743:876\$938

Demonstração da conta de LUCROS e PERDAS, conforme o BALANÇO em 30 de Março de 1895

DEBITO	
A Indemnização de Empreitada.....	186:687\$500
» Juros e descontos.....	70:218\$565
» Fundo de Reserva.....	81:095\$739
» Lucros suspensos.....	279:861\$656
	Rs. 567:858\$460

CREDITO	
De diferenças de cambio em diversos saques.....	567:858\$460

Rio de Janeiro, 30 de Março de 1895.

O Presidente, *Antonio Rozo de Rodrigues.*

O Chefe da Contabilidade, *Antonio Alfredo Pacheco.*

ANEXO B

LISTA DOS ACCIONISTAS

DA

E. F. SÃO PAULO-RIO GRANDE

Em 30 de Março de 1895

Capital 24.000:000\$000, dividido em 120.000 ações do valor nominal de 200\$000 cada uma a saber:

ACCIONISTAS	Ações integradas	Ações com 10 %	Total
Antonio José Alves Coelho.....	15	15	30
» de Siqueira.....	30	30	60
» Candido Teixeira (Dr.).....	89	89	138
» de Paula Fretas (Dr.).....	200	200	400
Abel Graça.....	40	40	80
Augusto O. Gomes de Castro.....	20	20	40
» Cesar de Miranda Jordão.....	60	60	120
» Coelho da Silva.....	10	10	20
Alvaro Joaquim de Oliveira.....	10	10	20
Alfredo da Graça Couto.....	10	10	20
Abel Ferreira de Mattos (Dr.).....	2 1/2	2 1/2	5
Alexandre F. de Alencar.....	10	10	20
Afonso de Alencastro Graça.....	10	10	20
Arthur Alvim.....	10	10	20
A. C. Pinto de Almeida.....	4 1/2	4 1/2	9
Amalia Josephina B. de Souza Dantas (D.).....	5	5	10
Alfredo Augusto de Almeida.....	21	21	42
Augusto Magalhães de Barros Vasconcellos (Dr.).....	24	24	48
Afonso Pinto Guimarães (Dr.).....	6	6	12
Americo Werneck (Dr.).....	1.059	1.059	2.118
Amelia Pinheiro Werneck (D.).....	200	200	400
Aida Pinheiro Werneck (D.).....	200	200	400
Adolpho Schmidt.....	635	635	1.270
Alvaro da Cunha e Mello (menor).....	150	150	300
Adriano da Cunha e Mello (menor).....	150	150	300
Afonso da Cunha e Mello (menor).....	150	150	300
Adolpho de Barros (Dr.).....	2.918 1/20	2.918 1/20	5.827 1/20
Bento P. Ribeiro Pereira de Sampaio.....	80	80	160
Banco da Lavouva e C. do Brazil.....	100	100	200
» Paris e Rio.....	21.872	21.872	42.744
» União de Credito.....	380	380	720
» de Credito Movel.....	5.985	5.985	11.970
» Internacional do Brazil.....	10	10	20
» de Credito e Comissões.....	100	100	200
» da Republica dos E. Unidos do Brazil.....	50	50	100
» de Credito Real do Brazil.....	10	10	20
Barão de Araujo Ferraz.....	50	50	100
» de Sampaio Vianna.....	10	10	20
» de Santa Cruz.....	10	10	20
Baroneza de Bemposta.....	80	80	160
Companhia Promotora de Industrias e Melhoramentos...	65	65	130
A transportar.....	34.246 1/20	34.246 1/20	68.498 1/20

ACCIÓNISTAS	Ações integradas	Ações com 10 %	Total
Transporte.....	84.246 ¹ / ₃₀	84.246 ¹ / ₃₀	88.498 ¹ / ₃₀
Companhia Titulos de Bolsa.....	191	191	382
" Rural do Brazil.....	150	150	300
" Lavoura e Colonização em S. Paulo.....	500	500	1.000
Coelho & Navarro.....	20	20	40
Candido da Rocha Paranhos.....	10	10	20
Carlos Justiniano das Chagas.....	10	10	20
" Pinto de Figueiredo.....	10	10	20
" Pimentel Junior.....	25	25	50
" Robilliard de Maurigny.....	10	10	20
" Teixeira Soares.....	10	10	20
Conde de Motta Mala.....	4.844	4.844	8.688
Domingos Ferreira Lousada.....	10	10	20
" Fernandes Góes.....	200	200	400
Empresa de Metaes e Machinas.....	5.000	5.000	10.000
Emilio de Barros.....	40	40	80
" de Barros & C.*.....	5	5	10
Eduardo dos Guimarães Bonjean.....	87 ¹ / ₃₀	87 ¹ / ₃₀	75 ¹ / ₃₀
Eugenio Tourinho.....	100	100	200
" da Cunha e Mello (menor).....	150	150	300
Eugenia da Cunha e Mello (menor).....	150	150	300
Edmundo da Cunha e Mello (menor).....	150	150	300
Frederico Ferreira Lage.....	70	70	140
Francisco Ramos Paz.....	10	10	20
" Gonçalves de Queiroz.....	35	35	70
" Gomes de Souza.....	5	5	10
" de Paula Valladares (Dr.).....	200	200	400
" Coelho Gomes (Dr.).....	25	25	50
" de Paula Rodrigues de Azevedo.....	5	5	10
" Antunes Nazareth.....	50	50	100
" José Ribeiro.....	20	20	40
" de Carvalho Soares Brandão (Conselheiro).....	30	30	60
" de Paula Bicalho (Dr.).....	4.844	4.844	8.688
Felippe Pereira Caidas.....	50	50	100
Fernando de Almeida Lorette.....	10	10	20
Faria, Cunha & C.*.....	182	182	264
Gervasio Pires Ferreira.....	10	10	20
Godofredo Vieira de Queiroz (menor).....	10	10	20
Guilherme da Costa Vianna.....	12 ¹ / ₃₀	12 ¹ / ₃₀	25 ¹ / ₃₀
Henrique Graça.....	15	15	30
" de Rody Corrêa.....	15	15	30
Harold E. Hime.....	10	10	20
Honorio Teixeira Coimbra.....	20	20	40
Hyppolito de M. Ferreira Campello.....	10	10	20
Heraclito de A. Pereira da Graça.....	88	88	166
Honorio da Cunha e Mello (menor).....	150	150	300
Ignacio Werneck.....	58	58	112
José Gonçalves de Pinho.....	20	20	40
" Belmiro da Franca Junior.....	20	20	40
" Antonio de Souza Gomes.....	20	20	40
" Pereira da Graça Junior.....	20	20	40
" Luiz Ferreira Fontes.....	10	10	20
" Augusto Ludolf (Dr.).....	40	40	80
" Freire Parreiras Horta (Dr.).....	570	570	1.140
" Soares da Silva.....	128	128	256
" Eugenio de Azevedo.....	317	317	634
" da Cunha e Mello (menor).....	150	150	300
João Maria Lemos do Lago.....	10	10	20
" C. Bandeira de Mello (Conselheiro).....	30	30	60
" Paulo de Almeida Magalhães.....	10	10	20
" Teixeira Soares (Dr.).....	2.881	2.881	5.762
A transportar.....	54.878 ¹ / ₃₀	54.878 ¹ / ₃₀	109.948 ¹ / ₃₀

ACÇIONISTAS	Acções integradas	Acções com 10 %	Total
Transporte.....	54.978 $\frac{1}{20}$	54.978 $\frac{1}{20}$	109.946 $\frac{1}{20}$
» Valverde de Miranda.....	100	100	200
» José Soares Junior.....	10	10	20
» de Deus Teixeira.....	2	2	4
» Luiz Coelho.....	100	100	200
» Baptista de Carvalho (Dr.).....	8	8	16
Joaquim Gomes Cardia.....	51	51	102
» Dias dos Santos.....	45	45	90
» da Costa Barradas.....	15 $\frac{1}{20}$	15 $\frac{1}{20}$	30 $\frac{1}{20}$
» Coelho de Magalhães.....	25	25	50
» Caetano Pinto Junior.....	290	290	580
Julio Rodrigues de Azevedo.....	90	90	180
Jacques Le Cesne.....	6	6	12
J. Tavares & C. ^a	50	50	100
John R. Allen.....	50	50	100
Judith Pinheiro Werneck (D.).....	200	200	400
Luiz José Le Coq de Oliveira (Dr.).....	20	20	40
» Felipe de Souza Leão.....	10	10	20
» Ferreira Pestana.....	80	80	160
» da Rocha Dias (Dr.).....	50	50	100
» A. F. de Almeida.....	80	80	160
» V. B. Rheingantz (Dr.).....	20	20	40
Lewis Jones.....	4 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$	9
Luiz José Soares (menor).....	20	20	40
Maria Amalia Ferreira Lage (D.).....	20	20	40
» do Carmo da Graça Couto (D.).....	10	10	20
» Delfina da Cunha e Mello (D.).....	2.088	2.088	4.072
» José Pinheiro Werneck (D.).....	200	200	400
» da Cunha e Mello (menor).....	150	150	300
Mello, Nobrega & C. ^a	10	10	20
Moraes Tinoco & C. ^a	20	20	40
Mario da Silva Nazareth (Dr.).....	20	20	40
Miguel da Cunha e Mello (menor).....	150	150	300
Octaviano Coelho da Silva.....	60	60	120
Pedro Teixeira Soares (Dr.).....	20	20	40
Paulino José Soares de Souza.....	20	20	40
Rodolpho Henrique Baptista.....	30	30	60
» Calcagno.....	10	10	20
Roberto Lage.....	100	100	200
Sebastião M. Villas Boas Côrtes.....	10	10	20
Souza Pereira & C. ^a	120	120	240
Sancho de Barros Pimental (Dr.).....	50	50	100
Sebastião Pinho.....	504	504	1.008
Thomas José Coelho de Almeida.....	10	10	20
Visconde da Cruz Alta.....	50	50	100
» do Guahy.....	100	100	200
	60.000	60.000	120.000

O encarregado das transferências,

ANTONIO A. PACHECO.

ANEXO C

**Mappa demonstrativo do movimento de transferencias de acções da
E. F. São Paulo-Rio Grande, desde a sua constituição até 30 de
Março de 1895**

CAPITAES E ENTRADAS REALIZADAS	ANNOS	MESES	VENDAS	CAUÇÕES	RESTITUIÇÃO DE CAUÇÕES
Acções com 25 %					
40.000:000\$000.....	1893	Maio.....	50	1.600	
"	"	Junho.....	100		
"	"	Julho.....	100	145	
"	"	Agosto.....	400		
"	"	Dezembro.....	1.000		
"	1894	Maio.....	605		
"	"	Agosto.....	5		
			2.260	1.745	
Acções com 20 % e integradas					
20.000:000\$000.....	"	Agosto (integ.)	30.000		
"	"	Setembro "	2.800	600 (integ.)	600
"	"	Outubro "	1.598		
"	"	Novembro "	2.606		
"	"	Dezembro "	10.426		
			46.925	600	600
Acções integradas					
12.000:000\$000.....	1895	Janairo.....	952		
"	"	Fevereiro	269	400	
"	"	Março	18.910		
			19.131	400	

Rio de Janeiro, 30 de Março de 1895.

O encarregado das transferencias, *Antonio Alfredo Pacheco.*

ANEXO D

ESTATUTOS

DA

E. F. SÃO PAULO-RIO GRANDE

SOCIEDADE ANONYMA

CAPITULO I

DOS FINS, SÉDE, PRAZO DE DURAÇÃO E CAPITAL

Art. 1º Sob a denominação de **E. F. São Paulo-Rio Grande** fica constituída, com séde e fóro juridico nesta cidade, uma sociedade anonyma, que terá por fim a construcção, uso e goso da estrada de ferro de Itararé ao rio Uruguay, e o ramal e sub-ramaes de Guarapuava.

Art. 2º O prazo de duração da sociedade será de 95 annos.

Art. 3º O Capital social é de 24.000:000\$000, divididos em 120.000 acções de valor nominal de 200\$000 cada uma.

Art. 4º As chamadas de capital só terão lugar em virtude de deliberação da assembléa geral dos accionistas, em que se achem representados dous terços do capital social; ficando, porém, facultado a qualquer accionista integralisal-as quando o julgar conveniente.

Art. 5º Os accionistas imputuazes ficam sujeitos ao pagamento da multa de 2 % por mez de demora, considerando-se em commisso as acções cujas entradas forem demoradas por mais de tres mezes. As acções, neste caso, serão re-emittidas e seu producto levado ao fundo de reserva.

CAPITULO II

DOS LUCROS LIQUIDOS, FUNDO DE RESERVA E DIVIDENDOS

Art. 6º Serão considerados lucro social o producto da exploração da estrada de ferro de que trata o Art. 1º e o lucro realizado nas suas transacções de credito.

Art. 7º Do lucro liquido será deduzida quantia nunca inferior a 10 % para fundo de reserva, independentemente de um fundo especial, até o maximo de 3.000.000 de francos, que será constituido para garantia da construcção.

Paragrapho unico. O fundo de reserva para garantia da construcção

poderá ser formado por qualquer meio combinado com o syndicato prestador de capitaes.

Art. 8º Depois de deduzidos os fundos de reserva referidos, o excedente será destinado a dividendos.

CAPITULO III

DAS ASSEMBLÉAS GERAES

Art. 9º As Assembléas Geraes serão formadas pelos accionistas que possuirem, no minimo, cinco acções inscriptas trinta dias, pelo menos, antes da reunião, e dos que, possuindo acções ao portador, as depositarem no escriptorio da Companhia até tres dias antes da reunião.

Art. 10. São pessoas legitimas para fazer parte das Assembléas Geraes :

- 1º O marido por sua mulher ;
- 2º O tutor ou curador pelo menor ou interdicto ;
- 3º O inventariante pelo espolio *pro indiviso*.

Art. 11. Os accionistas que possuirem menos de cinco acções poderão discutir nas Assembléas Geraes, mas não terão o direito de votar.

Art. 12. Haverá annualmente uma Assembléa Geral no mez de Março.

Art. 13. As Assembléas Geraes só poderão validamente deliberar quando representarem, no minimo, um quarto do capital social.

§ 1º Si no dia designado para Assembléa Geral, não se reunir numero legal, convocar-se-ha outra, que poderá deliberar com qualquer numero, comtanto que exceda de tres, não incluindo neste numero os directores e os membros do Conselho Fiscal.

§ 2º Si se tratar de reforma de estatutos, de dissolução da sociedade ou de augmento de capital, para que a Assembléa Geral possa funcionar, é necessario que estejam representados dous terços do capital, e, neste caso, serão feitas segunda e terceira convocação, só na ultima podendo funcionar com qualquer numero excedente de tres, na fórma do paragrapho antecedente.

§ 3º As deliberações das Assembléas Geraes serão tomadas por maioria de accionistas, caso, porém, seja exigido por qualquer accionista, sel-o-hão por acções, contando-se um voto por grupo completo de cinco acções.

§ 4º As convocações serão motivadas e annunciadas pela imprensa diaria, as das assembléas ordinarias, com antecedencia nunca menor de 15 dias, e as das extraordinarias, com antecedencia de 5 a 8 dias. Nos casos urgentes, porém, a antecedencia poderá ser de 48 horas.

§ 5º As assembléas extraordinarias terão lugar quando a Directoria, o Conselho Fiscal ou numero legal de accionistas as convocarem, tudo nos termos da legislação vigente.

Art. 14. Compete ás Assembléas Geraes :

- 1º Discutir e deliberar sobre as contas e relatorios da Directoria e sobre os pareceres do Conselho Fiscal ;
- 2º Resolver sobre todos os assumptos de interesse social ;
- 3º Eleger a Directoria e o Conselho Fiscal.

CAPITULO IV

DA ADMINISTRAÇÃO

Art. 15. A administração da sociedade ficará a cargo de tres directores dos quaes serão o presidente e o vice-presidente designados pela Assembléa Geral, competindo ao presidente a representação da sociedade em juizo ou fóra delle, podendo demandar ou ser demandado por mandatarios especiaes, devidamente constituídos, cabendo-lhe tambem a direcção geral dos negocios, a organização dos diversos serviços e a presidencia das Assembléas Geraes.

Art. 16. Para exercer o logar de director é preciso caucionar 200 acções da sociedade, as quaes não serão alienaveis enquanto não forem approvadas pela Assembléa Geral as contas dos que tiverem exercido o mandato.

Art. 17. O mandato da Directoria será de tres annos, podendo os seus membros ser reeleitos.

Art. 18. No impedimento prolongado de qualquer director, será este substituido por um accionista, á escolha dos demais directores.

Art. 19. Si qualquer director deixar de exercer o cargo por mais de tres mezes, sem licença da Assembléa Geral, entende-se tel-o resignado e proceder-se-ha de accôrdo com o que dispõe o artigo antecedente, até a reunião da primeira Assembléa Geral, na qual deverá ser eleito o substituto.

Art. 20. Cabem á Directoria todos os actos de livre administração, compra e venda de bens moveis e semoventes pertencentes ao acervo social.

Art. 21. A Directoria reunir-se-ha sempre que fôr necessario e as suas deliberações serão consignadas em acta.

Art. 22. A Directoria creará na Europa, quando o julgar conveniente, uma delegação incumbida de representar a sociedade e estabelecer, de accôrdo com as instrucções dadas pela mesma Directoria, as condições e as convenções que se façam necessarias ao cumprimento das obrigações derivadas dos contractos de empréstimos, bem como de fornecer os documentos precisos para a cotação dos titulos preferenciaes nas Bolsas da Europa.

Art. 23. Os directores serão remunerados pela seguinte fórma :

O director-presidente terá o honorario annual de 24:000\$000 e mais 2 % dos dividendos ;

Os demais directores terão, cada um, 12:000\$000 e mais 1 % dos dividendos.

CAPITULO V

DO CONSELHO FISCAL

Art. 24. O Conselho Fiscal será composto de tres membros effectivos e tres supplentes, eleitos annualmente pela Assembléa Geral ordinaria e podendo ser reeleitos. Nos seus impedimentos, os fiscaes serão substituidos pelos supplentes, na ordem da votação.

Art. 25. Sempre que a Directoria tiver de contrahir algum emprestimo, por meio de titulos de prelação ou outro, bem como de tomar qualquer resolução importante, deverá ouvir o Conselho Fiscal, cumprindo-lhe, em caso de divergencia, convocar a Assembléa Geral para decidir.

Art. 26. Os membros do Conselho Fiscal perceberão de honorario annual 1:600\$000.

Estes Estatutos foram approvados pela Assembléa Geral Extraordinaria realisada a 30 de Março de 1895.

ANNEXO E

DECRETO N. 10432 — de 9 de Novembro de 1889

Concede privilegio, garantia de juros e terras devolutas, mediante autorização legislativa, para a construção uso e gozo, de uma estrada de ferro, que partindo das margens do Itararé na provincia de S. Paulo, vá terminar em Santa Maria da Bocca do Monte, na provincia do Rio Grande do Sul, com diversos ramaes.

Attendendo ao que Me requereu o engenheiro João Teixeira Soares, Hei por bem conceder á Companhia que o mesmo organizar, privilegio para a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro, que partindo das margens do Itararé, Provincia de S. Paulo, vá terminar na Provincia do Rio Grande do Sul com dous ramaes; o primeiro separando-se da linha principal em Imbitura, e, passando por Guarapuava, descera o Piquiry até a sua confluencia no Rio Paraná, fornecendo dous sub-ramaes, um destinado a ligar as secções navegaveis deste ultimo rio, outro destacando-se em Guarapuava e seguindo o Iguassú até a sua fôz; o segundo ramal, divergindo da linha principal, nas immedições da cidade da Cruz Alta, acompanhará o Ijuhy Grande e irá terminar nas margens do Uruguay. Hei por bem, outrossim, não só conceder á referida Companhia a garantia de juros de seis por cento (6 %) durante trinta (30) annos para o capital que fôr necessario á construção da linha principal, até o maximo de trinta e sete mil contos (37.000:000\$), mas tambem fazer-lhe cessão gratuita das terras devolutas de uma zona maxima de trinta kilometros para cada lado do eixo das linhas de que se trata. Para se tornarem effectivos os mencionados favores, ficam, porem, dependentes da approvação do Poder Legislativo, na parte que se refere á garantia de juros e cessão das terras devolutas, bem como em tudo subordinados á observancia das clausulas que com este Decreto baixam, assignadas por Lourenço Cavalcanti de Albuquerque, 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, 9 de Novembro de 1889, 68º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Lourenço Cavalcanti de Albuquerque

Clausulas a que se refere o Decreto n. 10.432 desta data

I

E' concedido á companhia que o engenheiro João Teixeira Soares organizar, privilegio por 90 annos para a construcção uso e gozo de uma estrada de ferro que, partindo das margens do Itararé, na provincia de S. Paulo, vá terminar em Santa Maria da Bocca do Monte, na Provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul, em entroncamento com a linha de Porto Alegre a Uruguayana, com dous ramaes: o primeiro, separando-se da linha principal em Imbituva e passando por Guarapuava, descerá o Piquiry até á sua confluencia no rio Paraná, fornecendo dous sub-ramaes, um destinado a ligar as secções navegaveis deste ultimo rio, outro destacando-se em Guarapuava e seguindo o Iguassú até á sua fóz; o segundo ramal, divergindo da linha principal nas immedições da cidade da Cruz Alta, acompanhará o Ijuhy Grande, e irá terminar nas margens do Uruguay.

Além do privilegio o governo concede:

1º Cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionaes, e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e posses, excepto as indemnisações que forem de direito, em uma zona maxima de 30 kilometros para cada lado do eixo das linhas de que se trata, comtanto que a área total de taes terrenos não exceda da que corresponder a média de nove (9) kilometros para cada lado da extensão total das referidas linhas.

A Companhia deverá utilizar esses terrenos dentro do prazo de cincoenta (50) annos a contar da data da approvação do Poder Legislativo sob pena de perder o direito aos que não tiverem sido utilizados ao findar aquelle prazo.

2º 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.

3º 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 da data em que pelo Poder Legislativo fôr approvada a presente concessão, na parte dependente daquelle poder, não estiver incorporada a companhia, caducará a mesma concessão.

III

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

Terá representante ou domicilio legal no Imperio.

As duvidas e questões que se suscitarem estranhas a intelligencia das presentes clausulas serão resolvidas de accordo com a legislação brasileira e pelos tribunaes brasileiros.

IV

Os trabalhos da estrada começarão no prazo de sessenta (60) dias contados da data da approvação dos respectivos estudos definitivos e orçamento e proseguirão sem interrupção, devendo ficar todos concluidos no prazo de cinco annos.

V

Os trabalhos de construcção não poderão ser encetados sem prévia autorisação 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 Directoria das Obras Publicas do Ministerio da Agricultura, e o outro ficará archivado no mesmo ministerio.

VI

Uma vez organizada a companhia e approvados os estudos inclusive o orçamento de uma secção da estrada não inferior a 100 kilometros, o governo poderá autorizar desde logo a construcção desse trecho.

VII

No prazo de dous annos contados da approvação pelo poder legislativo das clausulas da presente concessão dependentes dessa formalidade serão apresentados á approvação do governo os estudos definitivos das estradas de ferro, que constituem o objecto da mesma concessão.

Estes estudos poderão ser apresentados por secções de extensão não inferior a 100 kilometros, contanto que se estendam de um ponto obrigado de passagem a outro e que no prazo marcado tenham sido apresentadas todas as secções.

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, mattos, 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 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 o desenvolvimento e raio das curvas.

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

2º Perfis transversaes na escala de 1/200 em numero sufficiente para o calculo de movimentos 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 fôr 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, raio das curvas, inclinação e extensão das declividades.

8º Cadernetas authenticadas das notas das operações topographicas, geodesicas e astronomicas feitas no terreno.

9º Tabellas dos preços compostos e elementares em que basear-se o orçamento.

10. Orçamento da despesa 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 condução 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 estatística 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.

VIII

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 um tangente de 10 metros pelo menos.

A declividade maxima será de 3 %.

A estrada será dividida em secções de serviço de locomotivas, procurando-se em 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 a rampa seguida de uma contra-rampa será separada desta por um patamar de 30 metros, pelo menos; nos tunnéis 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.

IX

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

As distancias entre as faces internas dos trilhos será de 1^{ra}.00.

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

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

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

X

A companhia executará todas as obras de arte e fará todos os trabalhos necessarios para que a estrada não crêe obstaculo algum ao escoamento das aguas e para que a direcção das outras vias de communicação existentes não receba sinão as modificações indispensaveis e precedidas da approvação do governo. Os cruzamentos com as ruas ou caminhos publicos poderão ser superiores, inferiores, ou, quando absolutamente se não possa fazer por outro modo, de nivel, construindo, porém, a companhia, a expensas suas, as obras que os mesmos cruzamentos tornarem necessarias, ficando tambem a seu cargo as despesas com os signaes e guardas que forem precisos para as cancellas durante 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 fôr de direito, da camara municipal, e sem que possa perceber qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

Executará as obras necessarias á passagem das aguas utilizadas para abastecimento ou para os fins industriaes e agricolas, e permittirá que, com identicos fins, taes obras se effectuem em qualquer tempo desde que dellas não resulte damno á propria estrada.

A estrada de ferro não poderá impedir a navegação dos rios ou canaes, e nesse intuito as pontes ou viaductos sobre os rios e canaes terão a capacidade necessaria para que a navegação não seja embaraçada.

Em todos os cruzamentos superiores ou inferiores com as vias de communicação ordinarias, o governo terá o direito de marcar a altura dos vãos dos viaductos, a largura destes, e a que deverá haver entre os parapeitos em relação ás necessidades 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 communicação que cortar a estrada de ferro, de modo a não embaraçar a circulação de carros e carroças.

O eixo da estrada de ferro não deverá fazer com a da via de communicação ordinaria um angulo menor de 45°.

Os cruzamentos do nivel terão cancellas ou barreiras para vedarem durante a passagem dos trens a circulação da via de communicação ordinaria, si esta fôr 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.

XI

Nos tunnels, como nos viaductos inferiores, deverá haver um intervallo livre nunca menor de 1^m,50 de cada lado dos trilhos.

Além disto haverá de distancia em distancia no interior dos tunnels nichos de abrigo.

As aberturas dos poços de construção e ventilação dos tunnels serão guarnecidos de um parapeito de alvenaria de dous metros de altura e não poderão ser feitas nas vias de comunicação existentes.

XII

A companhia empregará materiaes de boa qualidade na execução de todas as obras, seguirá sempre as prescripções da arte, de modo que obtenha construções perfeitamente solidas.

O systema e dimensões das fundações das obras de arte serão fixados por occasião da execução tendo em attenção a natureza do terreno e as pressões supportadas, de accôrdo entre a companhia e o governo.

A companhia será obrigada a ministrar osapparelhos e pessoal necessarios ás sondagens e fimeamentos 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 de 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 despesas destas experiencias correrão por conta da companhia.

XIII

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 embarques de animaes, balanças, relógios, lampeões, desvios, cruzamentos, chaves, signaes e cercas.

As estações e paradas terão mobílias apropriadas.

Os edificios das estações e paradas terão do lado da linha uma plata-fôrma coberta para embarques e desembarques 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 augmentos reclamados pelas necessidades da lavoura, commercio e industria.

XIV

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.

XV

O trem rodante compor-se-ha de locomotivas, alimentadores (tender), de carros de 1.^a e 2.^a classe para passageiros, de carros especiaes para o serviço do correio, wagons de mercadorias, inclusive os de gado, lastro, freio e, finalmente, de carros para a condução de ferro, madeira, etc., indicados no orçamento definitivo.

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 fôr adoptado de accordo com o governo, de modo a poder circular indistinctamente em todas as estradas pertencentes á companhia, bem como nas linhas do Estado, que entroncam em Santa Maria da Bocca do Monte.

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 transitto publico, e si nesta secção o trafego exigir, a juizo do fiscal por parte do governo, maior numero de locomotivas, carros de passageiros e wagões 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, wagões e mais material exigido pelo fiscal por parte do governo, contanto 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.

El 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.

XVI

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.

XVII

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.

XVIII

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 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 despesas por conta da companhia.

XIX

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 companhia pela guarda dos fios, postes e aparelhos electricos que pertencerem ao governo.

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

XX

Durante o tempo da concessão o governo não concederá outras estradas de ferro dentro de uma zona de 20 kilometros para cada lado do eixo da estrada.

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

XXI

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 pela presidencia da provincia.

É livre ao governo, em todo o tempo, mandar engenheiros de sua confiança acompanhar os estudos e os trabalhos da construção; afim de examinar si são executados com proficiencia, methodo e precisa actividade.

XXII

Si, durante a execução ou ainda depois da terminação, 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.

XXIII

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

De toda e qualquer alteração ou aquisição ulterior será também enviada planta ao governo.

XXIV

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

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

XXV

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

XXVI

A companhia poderá fazer todos os transportes por preços inferiores aos das tarifas approvadas pelo governo, mas de um modo geral e sem excepção, quer em prejuizo, quer em favor de quem quer que seja. Estas baixas de preço se farão effectivas com o consentimento do governo, sendo o publico avisado por meio de annuncios affixados nas estações e insertos nos jornaes. Si a companhia fizer transportes por preços inferiores aos das tarifas, sem aquelle prévio consentimento, o governo poderá applicar a mesma redução a todos os transportes de igual categoria, isto é, pertencentes á mesma classe de tarifa, e os preços assim reduzidos não tornarão a ser elevados, como no caso de prévio consentimento do governo, sem autorisação 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.

XXVII

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 presidentes de provincias 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 provincial, 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 ou da policia com seus officiaes e respectiva bagagem, quando mandados a serviço do governo, a qualquer parte da linha, dada a ordem para tal fim pelo mesmo governo, pelo presidente da provincia ou outras autoridades que para isso forem autorisadas.

3º Todos os generos, de qualquer natureza que sejam, pelo governo ou pelo presidente da provincia, enviados para attender aos soccorros publicos exigidos pela secca, inundação, peste, guerra ou outra calamidade publica.

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

Terão tambem abatimento de 15 % os transportes de materiaes que se destinarem á construcção e custeio 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 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.

XXVIII

Logo que os dividendos excederem a 12 %, o governo terá o direito de exigir a redução das tarifas de transporte.

Estas reduções se effectuarão principalmente em tarifas differenciaes para os grandes percursos e nas tarifas dos generos destinados á lavoura e á exportação.

XXIX

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

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

XXX

Na época 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 fôr descuidada, o governo terá o direito de confiscar a receita e empregal-a naquelle serviço.

XXXI

O governo terá o direito de resgatar a estrada a que se refere a presente concessão depois de decorridos 30 annos desta data.

O preço do resgate será regulado, em falta de accordo, pelo termo médio do rendimento liquido do ultimo quinquennio e tendo-se em consideração a importancia das obras, material e dependencias no estado em que estiverem então, não sendo este 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 despendar não exceda ao que se tiver effectivamente empregado na construção da mesma estrada.

A importancia do resgate poderá ser paga em titulos da divida publica interna de 5 % 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.

XXXII

A companhia não poderá alienar a estrada ou parte desta sem prévia autorisação do governo.

XXXIII

E' concedida á companhia a garantia de juros de 6 % ao anno sobre o capital que fôr fixado e reconhecido pelo governo como necessario e sufficiente á construção de todas as obras da linha principal da presente concessão, comprehendida entre as margens do Itararé, na provincia de S. Paulo, e Santa Maria da Bocca do Monte, na de S. Pedro do Rio Grande do Sul, para

a aquisição do respectivo material fixo e rodante e outros, linha telegraphica, compra de terrenos, indemnisação de bemfeitorias e quaesquer despesas feitas antes e depois de começados os trabalhos de construção da mesma estrada, até sua conclusão e acceitação definitiva e ser ella aberta ao trafego publico.

Fica expressamente entendido que para todos os efeitos desta concessão o capital e juros garantidos são e serão sempre contados em moeda nacional corrente, sem referencia a qualquer outro padrão monetario; não sendo, portanto, applicavel á mesma concessão a clausula XVII do decreto n. 6995 de 10 de Agosto de 1878.

§ 1º O capital fixo mencionado nesta clausula será determinado á vista do orçamento fundado nos planos e mais desenhos de caracter geral, documentos e requisitos necessarios á execução de todos os trabalhos, quer digam respeito ao leito da estrada, quer ás suas obras de arte e edificios de qualquer natureza ou se refiram ao material fixo e rodante desta e á sua linha telegraphica, apresentados ao governo de conformidade com a clausula VII.

Além desses planos e mais desenhos de caracter geral exigidos, a companhia sujeitará á approvação do fiscal por parte do governo os de detalhe necessarios á construção de obras de arte, taes como: pontes, viaductos, pontilhões, boeiros, tuneis, 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, e si o não fizer será deduzida do capital garantido a somma gasta na obra executada sem a modificação exigida.

§ 2º Si alguma alteração fôr feita em um ou maior numero dos ditos planos, desenhos, documentos e requisitos já approvados pelo governo, sem consentimento deste, a companhia perderá o direito á garantia 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 fôr feita com approvação do governo e della resultar economia na execução da obra construida segundo a dita alteração, a metade da somma resultante desta economia será deduzida do capital garantido.

XXXIV

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 Enquanto durar a construção das obras, os juros de 6 % serão pagos sobre as quantias que tiverem sido autorisadas pelo governo e recolhidas a um estabelecimento bancario para serem empregadas á medida que forem necessarias.

As chamadas limitar-se-hão ás quantias exigidas pela construcção das obras em cada anno. Para esse fim a companhia apresentará 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.

De conformidade com o disposto na clausula precedente, os documentos comprobatorios dos ditos depositos só exprimirão moeda nacional corrente sem referencia alguma a qualquer outro padrão monetario, cuja consideração apenas será admissivel na economia interna da companhia e nas transacções e relações a que fôr alheio o governo.

Decorrido que seja o primeiro anno da entrada das chamadas, cessarão os juros até á conclusão das obras que deviam ser executadas nesse anno. Concluidas 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.

Nestes casos os juros serão calculados segundo a taxa de porcentagem fixada no acto do deposito, e as quantias depositadas já expressas em moeda nacional corrente, como prescreve o paragrapho anterior. Quanto ás rendas eventuaes, o seu valor em moeda nacional corrente será determinado pelo cambio do dia em que as respectivas transacções se effectuarem, quando estas tiverem logar em paiz estrangeiro.

§ 3º Nos capitales 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 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 despesa do custeio da estrada, exhibidos pela companhia e devidamente examinados pelos agentes do governo.

Esses balanços deverão referir-se a todas as estradas ora concedidas que se acharem abertas ao trafego, e não sómente á linha principal, em que se baseará a fixação do capital garantido.

XXXV

A construcção das obras não será interrompida; e, si o fôr por mais de tres mezes, caducarão o privilegio, a garantia e mais favores acima mencionados, salvo caso de força maior, julgada tal pelo governo, e sómente por elle.

Si no prazo fixado na clausula IV não estiverem concluidos todos os

trabalhos de construção da estrada, e esta aberta ao tráfego publico, a companhia pagará uma multa de 1 a 2 % por mez da 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 tráfego publico, ficarão tambem caducos o privilegio, a garantia e mais favores já mencionados, salvo caso de força maior, só pelo governo como tal reconhecido.

XXXVI

As despesas de custeio da estrada comprehendem as que se fizerem com o tráfego 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.

XXXVII

1º A companhia obriga-se ainda a exhibir, sempre que lhe forem exigidos, os livros de receita e despesa do custeio da estrada e seu movimento e prestar todos os esclarecimentos e informações que lhe forem reclamados pelo governo em relação ao tráfego da mesma estrada ou pelo presidente da provincia, 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 circumstanciado do estado dos trabalhos em construção e da estatistica do tráfego, abrangendo as despesas 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 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 á modificação destas, si entender que são offensivas aos interesses do Estado.

3º A submeter á approvação do governo, antes do começo do tráfego, o quadro dos seus empregados e a tabella dos respectivos vencimentos, dependendo igualmente qualquer alteração posterior de autorisação e approvação do mesmo governo,

XXXVIII

Logo que os dividendos excederem a 8 %, o excedente será repartido igualmente entre o governo e a companhia, cessando esta divisão logo que forem embolsados ao Estado os juros por este pagos.

XXXIX

No prazo maximo de 15 annos, a companhia deverá estabelecer nas zonas percorridas pelas suas linhas ferreas e em terras convenientemente demarcadas e divididas em lotes até 10.000 familias de agricultores nacionaes e estrangeiros, sob pena de poder ser declarado caduco o contracto não só quanto á garantia de juros para construcção da estrada, como tambem quanto aos favores mencionados na clausula 46ª.

XL

Cada familia terá direito a um lote de terra de 10 hectares no minimo, a uma casa construida conforme o typo que houver sido approved e cujo valor não exceda de 200\$, bem assim ao fornecimento dos instrumentos usados na lavoura e dos moveis rusticos e utensilios indispensaveis, alguns animaes e aves domesticas, e finalmente, ao necessario auxilio para o respectivo sustento até á primeira colheita, dentro do prazo de seis mezes.

XLI

Durante 15 dias em cada mez, deverão as familias estabelecidas occupar-se com os trabalhos dos seus lotes; nos outros poderá a companhia, mediante salario ajustado, occupal-as em serviços estranhos, emquanto tiver obrigação de assegurar-lhes os meios de subsistencia; os quaes nesta hypothese serão deduzidos do mesmo salario.

XLII

O preço dos lotes será fixado tendo-se em vista a qualidade das terras, plantações que já contenham, despesas determinadas pela demarcação, etc., e tanto o referido preço como a importancia das mais despesas feitas pela companhia para a localisação das familias, constituirão a divida de cada uma, a qual poderá ser paga em prestações semestraes ou annuaes, a começar do primeiro semestre do segundo anno após o respectivo estabelecimento.

A' importancia das prestações será addicionada a taxa de 5 % ao anno, tendo o abatimento correspondente aquellas que forem pagas anticipadamente.

XLIII

O chefe da familia receberá, á sua installação no lote, um titulo provisorio no qual se achará declarado o valor do mesmo lote e das bemfeitorias que tiver.

Este documento será substituído por um título definitivo de propriedade, logo que o possuidor do lote tiver pago a sua dívida total, considerando-se até então o lote hypothecado.

Nos casos de impontualidade nos pagamentos, procederá a companhia de accôrdo com a legislação vigente.

XLIV

15 % das famílias estabelecidas poderão ser nacionaes. As outras serão de immigrantes europeus ou das possessões portuguezas e hespanholas que chegarem ao paiz por sua propria conta ou com passagem paga pelo governo e quizerem ser localizadas nos estabelecimentos da companhia.

Não toma, pois, o governo outro compromisso que não seja o de encaminhar os immigrantes para as localidades de sua escolha, proporcionando-lhes os meios de transporte nas vias ferreas ou linhas de navegação, até ao ponto mais proximo do seu destino, onde serão recebidas pelos agentes dos contractantes.

XLV

Logo que em um nucleo colonial acharem-se estabelecidas 30 ou mais famílias, a companhia construirá uma escola e uma capella de conformidade com os typos approvados, que variarão, segundo a importancia do nucleo.

XLVI

A companhia receberá uma subvenção de 250\$ por familia de immigrantes estrangeiros composta, no minimo, de tres pessoas validas e aptas para o serviço agricola; pelas familias de nacionaes com o mesmo numero de pessoas, aquelle auxilio será reduzido a 200\$000.

Os pagamentos serão effectuados por grupos de 10 familias, tres mezes depois que estiverem estabelecidas, á vista do attestado do fiscal do governo.

O governo pagará, além disso, as passagens dos trabalhadores que a companhia importar até ao numero de 3.000 para a execução das obras na forma do contracto celebrado com Angelo Fiorita, Fonseca & Cunha e José Antunes dos Santos, em 4 de Dezembro de 1888.

XLVII

No caso de desaccôrdo entre o governo e a companhia sobre a intelligencia das presentes clausulas, esta será decidida por arbitros nomeados um pelo governo e outro pela companhia.

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

XLVIII

Pela inobservancia de qualquer das presentes clausulas e para a qual não se tenha comminado pena especial, poderá o governo impôr multas de 200\$ até 5:000\$, e o dobro na reincidencia.

XLIX

Si, decorridos os prazos fixados, não quizer o governo prorogal-os, poderá declarar caduco o contracto.

L

O contracto deverá ser assignado dentro de 60 dias contados da publicação das presentes clausulas, sob pena de caducar a concessão.

Palacio do Rio de Janeiro, 9 de Novembro de 1889.—*Lourenço Cavalcanti de Albuquerque.*

DECRETO N. 305 — De 7 de Abril de 1890

Declara effectiva a concessão feita pelo decreto n. 10.432 de 9 de Novembro de 1889, na parte em que havia ficado dependente da approvação do poder legislativo, para a construção da estrada de ferro de Itararé a Santa Maria da Bocca do Monte

O Marechal Manoel Deodoro da Fonseca, Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brazil, constituido pelo Exercito e a Armada, em nome da Nação, attendendo ás vantagens de interesse geral, que devem resultar da construção da estrada de ferro de Itararé a Santa Maria da Bocca do Monte, a que se refere o decreto n. 10.432 de 9 de Novembro de 1889, resolve declarar effectiva a concessão feita pelo referido decreto á companhia que o engenheiro João Teixeira Soares organizar para aquelle fim, na parte em que a mesma concessão havia ficado dependente de approvação do poder legislativo, modificadas, porém, as respectivas clausulas nos termos das que com este baixam, assignadas pelo cidadão 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, 7 de Abril de 1890, 2ª da Republica.

MANOEL DEODORO DA FONSECA.

Francisco Glicerio.

Clausulas a que se refere o decreto n. 305 de 7 de Abril de 1890

I

O capital garantido na fôrma da concessão feita pelo decreto n. 10.432 de 9 de Novembro de 1889 será o que fôr necessario para o estabelecimento, quer da linha principal, quer dos ramaes indicados no referido decreto, até

ao maximo, que em caso algum poderá ser excedido, correspondente a trinta contos de réis por kilometro da extensão total da mesma estrada, excluido o sub-ramal de Guarapuava á fôz do rio Iguassú, a respeito de cuja construcção o Governo providenciará quando a julgar opportuna.

II

Si os capitães forem levantados em paizes estrangeiros, regulará o cambio de vinte e cinco dinheiros (25/d) por mil réis para todas as operações.

III

Fica reduzido a 15 kilometros para cada lado do eixo da estrada o limite de 30 kilometros que determinava a zona maxima em que terá logar a cessão gratuita de terrenos, de que trata o § 1.º da clausula 1.ª da concessão alludida.

IV

Ficam de nenhum effeito as clausulas 39.ª a 46.ª, inclusive, da mesma concessão, concernentes ao estabelecimento de familias de agricultores nas zonas percorridas pela estrada de ferro.

V

Si os arbitros nomeados em virtude da clausula 47.ª não chegarem a accordo, cada uma das partes indicará mais um nome e a sorte designará o do arbitro, que servirá de desempatador.

VI

Os prazos estipulados nas clausulas 2.ª e 7.ª, para organização da companhia e apresentação dos estudos da estrada, serão contados da data da assignatura do termo de novação do contracto, que deverá realizar-se em conformidade com o presente decreto até 30 dias depois da respectiva publicação no *Diario Official*

VII

As clausulas precedentes prevalecerão em tudo que não se harmonizar com as da concessão primitiva.

Rio de Janeiro, 7 de Abril de 1890.—*Francisco Glicerio.*

DECRETO N. 462 — De 7 de Junho de 1890

Modifica as clausulas da concessão da estrada de ferro de Itararé a Santa Maria da Bocca do Monte

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, attendendo ao que expoz o engenheiro João Teixeira Soares, resolve modificar as clausulas da concessão feita pelos decretos n. 10.432 de 9 de Novembro de 1889 e n. 305 de 7 de Abril do corrente anno, nos termos das que com este baixam, assignadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim fará executar.

Sala das sessões do Governo Provisorio, 7 de Junho de 1890, 2º da Republica.

MANOEL DEODORO DA FONSECA.

Francisco Glicerio.

Clausulas a que se refere o Decreto n. 462 de 7 de Junho de 1890

I

Uma vez apresentados os estudos definitivos de uma secção qualquer da estrada, em conformidade com as clausulas VI e VII do decreto n. 10.432 de 9 de Novembro de 1889, o Governo se pronunciará a respeito fixando, á vista de taes estudos e dentro do limite estabelecido na clausula I do decreto n. 305 de 7 de Abril de corrente anno, o capital garantido correspondente a essa secção, afim de serem as obras começadas e concluidas nos prazos marcados.

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 terceiro mez depois de findo o semestre, durante o prazo de 30 annos pela seguinte fórma :

§ 1º Enquanto durar a construcção das obras, os juros de 6 % ao anno serão pagos sobre as quantias que tiverem sido depositadas pela companhia em casa dos agentes financeiros do Brazil em Londres, a contar da data dos respectivos depositos, as quaes poderão ser feitas em prestações que não

excedam de dois terços do capital garantido durante o primeiro anno, depois de fixado na forma da clausula precedente, e de um terço do mesmo capital no segundo anno, devendo, porém, ser feito desde já o deposito de 10.000.000 de francos, por conta das referidas prestações.

§ 2º O reembolso á companhia das quantias depositadas em conformidade com o paragrapho precedente será feito por prestações segundo o exigirem as necessidades da construção e mediante pedido dirigido ao Ministerio da Agricultura, com a antecedencia de 90 dias, pelo representante da companhia no Rio de Janeiro.

§ 3º Entregue a estrada ou parte desta ao transito publico, os juros relativos ao respectivo capital serão pagos em presença dos balanços e liquidação da receita e despesa de custeio da estrada, exhibidos pela companhia e devidamente examinados pelos agentes do Governo.

§ 4º As despesas só serão consideradas para os effeitos destas disposições até ao maximo do capital garantido correspondente a 30:000\$ por kilometro, que em caso algum será excedido; esta circumstancia, porém, não exime a companhia da obrigação, que assume, de concluir as obras e os fornecimentos referentes a cada uma secção da estrada independentemente de qualquer augmento de onus para o Estado.

III

Fica expressamente entendido que a perda de privilegio, garantia de juros e mais favores, de que trata a presente concessão, não será applicada ao trecho ou trechos da estrada que se acharem concluidos no fim do prazo estipulado para conclusão das obras de toda a estrada.

IV

O cambio a que se refere a clausula II do decreto n. 305 de 7 de Abril do corrente anno será de 27 d. por 1\$000.

V

Ficam augmentados de 60 % os prazos marcados para a apresentação ao Governo dos estudos definitivos da estrada, começo e conclusão das obras.

VI

Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 7 de Junho de 1890.—*Francisco Glicerio.*

DECRETO N. 920 — De 24 de Outubro de 1890

Faz extensiva á concessão da estrada de ferro de Itararé á Santa Maria da Bocca do Monte a do sub-ramal de Guarapuava á foz de Iguaçu

O Generalissimo Manoel Deodoro da Fonseca, Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brazil, constituido pelo Exército e Armada, em nome da Nação, resolve fazer desde já extensiva á concessão da estrada de ferro de Itararé á Santa Maria da Bocca do Monte, de que tratam os decretos ns. 10.432 de 9 de Novembro de 1889 e 305 e 462 de 7 de Abril e 7 de Junho do corrente anno, a do sub-ramal de Guarapuava á foz do rio Iguaçu que, pela clausula I do citado decreto n. 305, havia sido excluido daquella concessão, na qual fica assim de novo comprehendido para todos os effeitos, devendo, porém, terminar na margem esquerda do rio Paraná, em ponto fronteiro ao porto do Itapocurupocu.

O General Francisco Glicerio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas assim o faça executar.

Sala das sessões do Governo Provisorio, 24 de Outubro de 1890, 2ª da Republica.

MANOEL DEODORO DA FONSECA.

Francisco Glicerio.

DECRETO N. 397 — De 20 de Junho de 1891

Autorisa a Companhia «Chemins de Fer Sud Ouest Brésiliens» a transferir á Companhia Industrial dos Estados do Brazil a construcção, uso e gozo da Estrada de Ferro de Santa Maria da Bocca do Monte á Itararé e seus ramaes com excepção do trecho de Santa Maria da Bocca do Monte á Cruz Alta, Estado do Rio Grande do Sul

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Chemins de Fer Sud Ouest Brésiliens, autorisa a transferir á Companhia Industrial dos Estados do Brazil a concessão constante dos decretos 10.432 de 9 de Novembro de 1889, 305 de 7 de Abril, 462 de 1 de Junho, 920 de 24 de Outubro, todos de 1890, para construcção, uso e gozo da Estrada de Ferro de Santa Maria da Bocca do Monte a Itararé e seus ramaes com excepção do trecho de Santa Maria da Bocca do Monte á Cruz Alta, no Estado do Rio Grande do Sul mediante as clausulas que com este baixam assignadas pelo Barão de Lucena, Ministro de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o faça executar.

Capital Federal, 20 de Junho de 1891, 3ª da Republica.

MANOEL DEODORO DA FONSECA.

Barão de Lucena.

Clausulas a que se refere o decreto n. 397 de 20 de Junho de 1891

I

A presente authorisação de transferencia em nada altera as obrigações contrahidas pela Companhia Chemins de Fer Sud Ouest Brésiliens, na parte da estrada que lhe fica reservada—de Santa Maria á Cruz Alta.

II

A Companhia «Chemins de Fer Sud Ouest Brésiliens» obriga-se, sempre que o Governo o julgar conveniente, em circumstancias extraordinarias, a permittir na sua linha, o transito dos trens de outras que n'ella se entronquem.

III

A igual obrigação, quanto ao transito de trens, fica sujeita a União Industrial.

IV

A Companhia «Chemins de Fer Sud Ouest Brésiliens» será obrigada a concluir os trabalhos no prazo de tres annos, a contar da data da approvação dos estudos, sob as penas estipuladas nas clausulas da concessão primitiva.

V

O Governo mantem em relação a ambas as companhias os direitos já estipulados para o resgate.

VI

Fica obrigada a União Industrial a admittir trafego mutuo com as linhas paraguayas, que ás suas puderem ser ligadas, concedendo-lhes reduções em suas tarifas, segundo as condições estipuladas entre as duas companhias e de accordo com o governo, que se reserva o direito de estabelecer as quando o julgar conveniente.

VII

Os prazos fixados para a apresentação de estudos e conclusão dos trabalhos, na parte relativa ao trecho ora transferido á União Industrial, serão contados da presente data.

VIII

A clausula IV das que acompanharam o decreto n. 462 de 7 de Junho de 1890, é sómente applicavel á parte da linha reservada á Companhia Che-

mins de Fer Sud Ouest Brésiliens regulando para a parte transferida á Companhia União Industrial o padrão nacional.

Esta companhia concorrerá annualmente com a quantia de 14:000\$, pagos em semestres adelantados, para o serviço da fiscalisação da mesma parte do governo.

Capital Federal, 20 de Junho de 1891.—*Barão de Lucena.*

DECRETO Nº 968 — De 1 de Agosto de 1892.

Modifica a primeira parte da clausula VIII do decreto n. 397 de 20 de Junho de 1891, que transfere para a Companhia União Industrial dos Estados do Brazil o trecho da via-ferrea de Cruz Alta a Itararé e seus ramaes.

O Vice-Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia União Industrial dos Estados do Brazil, resolve substituir a primeira parte da clausula VIII das que acompanham o Decreto n. 397 de 20 de Junho de 1891 pela que com este baixa, assignada pelo tenente-coronel Dr. Serzedello Corrêa, Ministro de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o faça executar.

Capital Federal, 1 de Agosto de 1892, 4ª da Republica.

FLORIANO PEIXOTO.

Serzedello Corrêa.

Clausulas a que se refere o Decreto n. 968 d'esta data

Fica substituida a primeira parte da clausula VIII das que acompanham o Decreto n. 397 de 20 de Junho de 1891 pela clausula IV do de n. 482 de 7 de Junho de 1890 seguinte :

O cambio a que se refere a clausula II do Decreto n. 305 de 7 de Abril do corrente anno será de 27 dinheiros por um mil réis.

Capital Federal, 1 de Agosto de 1892. — *Serzedello Corrêa.*

DECRETO Nº 1088 — De 20 de Outubro de 1892

Approva os estudos definitivos do trecho da Estrada de Ferro de Itararé a Cruz Alta, comprehendido entre esta cidade e o Rio Uruguay, apresentados pela Companhia União Industrial dos Estados do Brazil.

O Vice-Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que lhe requereu a Companhia União Industrial dos Estados do Brazil, resolve approvar os estudos definitivos, apresentados pela mesma companhia e relativos ao trecho da Estrada de Ferro de Itararé a Cruz Alta, comprehendido entre esta cidade e o rio Uruguay, de accordo com as plantas que com este baixam, rubricadas pelo chefe interino da Primeira Directoria das Obras Publicas.

O tenente-coronel Dr. Innocencio Serzedello Corrêa. Ministro de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas que assim o faça executar.

Capital Federal, 20 de Outubro de 1892, 4º da Republica.

FLORIANO PEIXOTO.

Serzedello Corrêa.

DECRETO Nº 1386 — De 6 de Maio de 1893

Autorisa a Empresa União Industrial dos Estados do Brazil para transferir á Companhia S. Paulo Rio Grande a concessão relativa á Estrada de Ferro de Itararé á Cruz Alta.

O Vice-Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requerem a Empresa União Industrial dos Estados Unidos do Brazil, resolve conceder-lhe autorisação para transferir á Companhia S. Paulo-Rio Grande os direitos e obrigações referentes á Estrada de Ferro Itararé á Cruz Alta, nos termos dos Decretos ns. 397 de 20 de Junho de 1891 e 968 de 1 de Agosto de 1892.

O Dr. Antonio Francisco de Paula Souza, Ministro de Estado dos Negocios da Industria Vição e Obras Publicas assim o faça executar.

Capital Federal, 6 de Maio de 1893, 5º da Republica.

FLORIANO PEIXOTO

A. F. de Paula Souza.

DECRETO Nº 1963 — De 13 de Fevereiro de 1895

Approva os estudos definitivos dos trechos da Estrada de Ferro de Itararé á Cruz Alta, do rio Uruguay ao porto da União e d'este ultimo ponto ao Itararé.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia S. Paulo-Rio Grande, cessionaria da Estrada de Ferro de Itararé a Cruz Alta, resolve approvar os estudos definitivos, que com este baixam rubricados pelo director geral da Directoria de Vição, dos trechos da referida estrada, do rio Uruguay ao porto da União com 347*,580^m de extensão e deste ultimo ponto ao Itararé, com 594*,300 metros; vigorando, porém, para estes a tabella de preços já approvada para os primeiros trechos e o material importado pelo preço das respectivas facturas.

Capital Federal, 13 de Fevereiro de 1895, 7º da Republica.

PRUDENTE J. DE MORAES BARROS.

Antonio Olyntho dos Santos Pires.

DECRETO Nº 1964 — De 13 de Fevereiro de 1895

Approva os estudos definitivos do ramal de Ijuhy, da Estrada de Ferro de Itararé a Cruz Alta.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia S. Paulo-Rio Grande, cessionaria da Estrada de Ferro de Itararé á Cruz Alta, resolve approvar os estudos definitivos, que com este baixam rubricados pelo director geral da Directoria de Vição, relativos ao ramal de Ijuhy, da referida estrada, na extensão de 292*,250 metros; vigorando, porém, para este a tabella de preços já approvada para os primeiros trechos e o material importado pelos preços das respectivas facturas.

Capital Federal, 13 de Fevereiro de 1895, 7º da Republica.

PRUDENTE J. DE MORAES BARROS.

Antonio Olyntho dos Santos Pires.

DECRETO Nº 1984 — De 9 de Março de 1895

Approva os estudos definitivos do ramal de Guarapuava da Estrada de Ferro de Itararé a Cruz Alta, com 150^h,800 metros de extensão.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia de Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, resolve approvar os estudos definitivos do ramal de Guarapuava da Estrada de Ferro de Itararé a Cruz Alta, os quaes com este baixam, rubricados pelo director geral da Directoria de Viagão da Secretaria de Estado dos Negocios da Industria, Viagão e Obras Publicas.

Capital Federal, 9 de Março de 1895, 7^o da Republica.

PRUDENTE J. DE MORAES BARROS.

Antonio Olyntho dos Santos Pires.

DECRETO N. 1983 A — de 7 de Março de 1895

Autorisa a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, cessionaria da Estrada de Ferro de Itararé a Cruz Alta e ramaes, para transferir á «Compagnie Chemins de Fer Sud Ouest Brésiliens» a parte de sua concessão relativa ao trecho da Cruz Alta ao rio Uruguay e o ramal de Ijuhy Grande, de Cruz Alta ao Povo Novo.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereram as Companhias Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande e *Chemins de Fer Sud Ouest Brésiliens*, resolve autorisar a mesma Companhia S. Paulo-Rio Grande, na qualidade de cessionaria, pelo decreto n. 1.386 de 6 de Maio de 1893, da Estrada de Ferro de Itararé a Cruz Alta e ramaes, para transferir á mencionada *Compagnie Chemins de Fer Sud Ouest Brésiliens* a parte de sua concessão relativa ao trecho da Cruz Alta ao Rio Uruguay, com os estudos definitivos já approvados pelo decreto n. 1.088 de 20 de Outubro de 1892, na extensão de 361^h,520 e o ramal de Ijuhy Grande, de Cruz Alta ao Povo Novo, na extensão de 292^h,250, tambem com os estudos definitivos já approvados pelo decreto n. 1.964 de 18 de Fevereiro do corrente anno, mediante as clausulas que com este baixam assignadas pelo ministro de estado dos negocios da Industria, Viagão e Obras Publicas.

Capital Federal, 7 de Março de 1895, 7^o da Republica.

PRUDENTE J. DE MORAES BARROS.

Antonio Olyntho dos Santos Pires.

Clausulas a que se refere o decreto n. 1.983 A, desta data

I

E' permittida a transferencia pela Companhia Estrada de Ferro S. Paulo Rio Grande, na qualidade de cessionaria, pelo decreto n. 1.386 de 6 de Maio de 1893, da Estrada de Ferro de Itararé á Cruz Alta, e ramaes, pelos decretos ns. 10.432 de 9 de Novembro de 1889, 305, 462, 920 e 1061, de 7 de Abril, 7 de Junho, 24 de Outubro e 22 de Novembro, todos de 1890, á *Compagnie Chemins de Fer Sud Ouest Brésiliens*, da parte da concessão do privilegio por 90 annos, garantia de juros de 6 % ao anno e terras devolutas, que comprehende o trecho de Cruz Alta ao Rio Uruguay, na extensão total de 381¹/₂, 520, constantes dos estudos definitivos já approvados pelo decreto n. 1.088 de 20 de Outubro de 1892, e o ramal de Ijuhy Grande, de Cruz Alta a Povo Novo, na extensão total de 292¹/₂, 250, tambem constantes dos estudos definitivos já approvados pelo decreto n. 1.984 de 13 de Fevereiro do corrente anno.

II

O capital garantido e com os juros de 6 % ao anno e durante 30 annos, na fórma da concessão feita pelo decreto n. 10.432 de 9 de Novembro de 1889, será o que fór necessario á construcção do trecho e ramal a que se refere a clausula antecedente, até ao maximo, que em caso algum poderá ser excedido, correspondente a 30:000\$ por kilometro de extensão total da mesma linha e a cessão gratuita das terras devolutas será em uma zona maxima de 15 kilometros para cada lado do eixo da estrada, nos termos da clausula 3^a do decreto n. 305 de 7 de Abril de 1890, combinada com a 1^a do de n. 10.432 de 9 de Novembro de 1889; com tanto que a área total de taes terrenos não exceda da que corresponder á média de nove kilometros para cada lado da extensão total das referidas linhas.

A companhia deverá utilizar esses terrenos dentro do prazo de 50 annos contados da data do decreto n. 305 de 7 de Abril de 1890, sob pena de perder o direito aos que não tiverem sido utilizados ao findar aquelle prazo.

Além dos privilegios e favores acima mencionados, o governo mantém o direito de desapropriar na fórma do decreto n. 816 de 10 de Julho de 1855 os terrenos de dominio particular, predios e bemfeitorias, que forem precisos para o leito da estrada, estações, armazens e outras dependencias especificadas nos estudos definitivos, nos termos do mencionado decreto n. 10.432 de 9 de Novembro de 1889.

III

Os trabalhos de construcção dos trechos ora cedidos proseguirão sem interrupção devendo ficar todos concluidos no prazo de seis annos contados da assignatura do respectivo contracto.

IV

O representante da companhia com domicilio legal na Republica dos Estados Unidos do Brazil, da parte de sua linha já em trafego, será o mesmo para a parte da linha ora cedida.

V

Procurar-se-ha dar ás curvas o maior raio possível. O raio minimo será de 100 metros.

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

A declividade maxima será de 3 %.

A estrada será dividida em secções de serviço de locomotivas, procurando-se em 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 a rampa seguida de uma contra-rampa será separada desta por um patamar de 30 metros, pelo menos; nos tunneis e nas curvas de pequenos raios se evitará o mais possível o emprego de fortes declives.

Sobre as grandes pontes e viaductos metallicos, bem como á entrada dessas obras, se procurará não empregar curvas de 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 necessarias para o desenvolvimento 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 as aguas.

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

VII

A companhia executará todas as obras de arte e fará todos os trabalhos necessarios para que a estrada não crée obstaculo algum ao escoamento das aguas, e para que a direcção das outras vias de communicação existentes não

receba sinão as modificações indispensaveis e precedidas da 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 fôr de direito, da camara municipal, e sem que possa perceber qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

Executará as obras necessarias á passagem das aguas utilizadas para abastecimento ou para os fins industriaes ou agricolas, e permittirá que, para 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 e 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 45°.

Os cruzamentos de nivel terão cancellas ou barreiras para vedarem durante a passagem dos trens a circulação da via de comunicação ordinaria, si esta fôr 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 construção e ventilação dos tunneis serão guarnecidas de um parapeito de alvenaria de dous metros de altura e não poderão ser feitas nas vias de comunicação existentes.

IX

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 occasião da execução, tendo em attenção a natureza do terreno e as pressões supportadas, de accordo entre a companhia e o governo,

A companhia será obrigada a ministrar osapparelhos e pessoal necessarios ás sondagens e fincamento de estacas de ensaios, etc.

Na superstructura 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 longarões 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 despesas destas experiencias correrão por conta da companhia.

X

A companhia construirá todos os edificios e dependencias necessarios para que o trafego se effectue regularmente e sem perigo para a segurança publica.

As estações conterão salas de espera, bilheteria, accomodações para o agente, armazens para mercadorias, caixas de agua, latrina, mictorios, rampas de carregamento e embarques de animaes, balanças, relógios, lampões, desvios, cruzamentos, chaves, signaes e cêrcas.

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 de 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 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.

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 a condução de ferro, madeira, etc., indicados no orçamento definitivo.

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 fôr adoptado de accordo com o governo, de modo a poder circular indistinctamente em todas as estradas pertencentes á companhia, bem como nas linhas do Estado que entroncam em Santa Maria da Bocca do Monte.

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 nessa 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 por conta da companhia.

XIII

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

XIV

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 fõrem decretadas para segurança e policia das estradas de ferro, uma vez que as novas disposições não contrariem as presentes clausulas.

XV

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 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 líquida do dia anterior a ella, e restabelecerá o trafego, correndo as despesas por conta da companhia.

XVI

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 eapparelhoselectricos 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.

XVII

Durante o tempo da concessão o governo não concederá outras estradas de ferro dentro de uma zona de 20 kilometros para cada lado do eixo da estrada.

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

XVIII

A fiscalisação da estrada e do serviço, quer da parte já em trafego de Santa Maria a Cruz Alta, quer dos trechos a construir de Cruz Alta ao rio Uruguay e o ramal de Ijuhy Grande, de Cruz Alta ao Povo Novo, será incumbida a um engenheiro fiscal e ajudantes nomeados pelo governo e pagos pela companhia, que para esse fim concorrerá annualmente com a quantia de quinze contos de réis (15:000\$) pagos por semestres a vencer.

XIX

O exame para o ajuste de contas da receita e despesa para o pagamento dos juros garantidos de toda a linha pertencente á *Compagnie Chemins de Fer Sud Ouest Brésiliens*, compete a uma junta composta do engenheiro-fiscal e

por elle presidida, ou por quem suas vezes fizer, de um agente da companhia e de um empregado designado pelo governo, observadas as instrucções em vigor.

E' livre ao governo, em todo o tempo, mandar engenheiros de sua confiança acompanhar os estudos e 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.

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 transportes por preços inferiores aos das tarifas, sem aquelle prévio consentimento, o governo poderá applicar a mesma redução a todos os transportes de igual categoria, isto é, pertencentes á

mesma classe de tarifa, e os preços assim reduzidos não tornarão a ser elevados, como no caso de prévio consentimento do governo, sem autorização expressa deste, avisando-se o publico com um mez pelo menos de antecedencia.

As reduções concedidas a indigentes não poderão dar logar á applicação deste artigo.

XXV

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 presidentes 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 Federal ou estadual, 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 exército 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 federal ou estadual ou outras autoridades que para isso forem autorisadas ;

3º, todos os generos, de qualquer natureza que sejam, pelo governo federal ou estadual enviados para attender aos soccorros publicos exigidos pela secca, inundação, peste, guerra ou outra calamidade publica.

Todos os passageiros e cargas do governo federal ou estadual, não especificados acima, serão transportados com abatimento de quinze por cento (15 %).

Terão também abatimento de 15 %, os transportes de materiaes que se destinarem a 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 convençãoado 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 redução das tarifas de transporte.

Estas reduções 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 época 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 descuidada, o governo terá o direito de confiscar a receita e empregal-a naquelle serviço.

XXIX

O governo terá o direito de resgatar a estrada a que se refere a presente concessão depois de decorridos 30 annos da data do decreto n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

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, contanto que a somma que tiver de despendar não exceda ao que se tiver effectivamente empregado na construção da mesma estrada.

A importancia do resgate poderá ser paga em titulos da divida publica interna de 5 % 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.

XXX

A companhia não poderá alienar a estrada ou parte desta sem prévia autorisação do governo.

XXXI

É concedida á companhia a garantia de juros da 6 % ao anno sobre o capital que for fixado e reconhecido pelo governo como necessario e sufficiente á construcção do trecho de Cruz Alta ao Rio Uruguay e o ramal de Ijuhy Grande, de Cruz Alta a Povo Novo, a que se refere a primeira das presentes clausulas; para acquisição 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 e ser ella aberta ao trafego publico, sendo fixado, á vista dos estudos já approvados e dentro do limite estabelecido na primeira das presentes clausulas, o capital garantido correspondente a essas sessões, afim de serem as obras começadas e concluidas nos prazos marcados.

§ 1.º O capital fixo mencionado nesta clausula será determinado á vista do orçamento fundado nos planos e mais desenhos de caracter geral, documentos e requisitos necessarios á execução de todos os trabalhos, quer digam respeito ao leito da estrada, quer ás suas obras de arte e edificios de qualquer natureza ou se refiram ao material fixo e rodante desta e á sua linha telegraphica, constantes dos estudos já approvados.

Além desses planos e mais desenhos de caracter 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, e si o não fizer será deduzida do capital garantido a somma gasta na obra executada sem a modificação exigida.

§ 2.º Si alguma alteração 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 Enquanto durar a construcção das obras, os juros de 6 % ao anno serão pagos sobre as quantias que tiverem sido depositadas pela companhia em casa dos agentes financeiros do Brazil em Londres, a contar da data dos respectivos depositos, as quaes poderão ser feitas em prestações que não excedam de dous terços do capital garantido durante o primeiro anno, depois de fixado na fórma da clausula precedente, e de um terço do mesmo capital no segundo anno.

§ 2º O reembolso á companhia das quantias depositadas em conformidade com o paragrapho precedente será feito por prestações, segundo o exigirem as necessidades da construcção, e mediante pedido dirigido ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas com a antecedencia de 90 dias, pelo representante da companhia no Rio de Janeiro.

§ 3º Entregue a estrada ou parte desta ao transitto publico, os juros relativos ao respectivo capital serão pagos em presença dos balanços e liquidação da receita e despesa de custeio da estrada exhibidos pela companhia e devidamente examinados pelos agentes do governo.

§ 4º As despesas só serão consideradas para os effeitos destas disposições até ao maximo do capital garantido correspondente a 30:000\$000 por kilometro, que em caso algum será excedido ; esta circumstancia, porém, não exime a companhia da obrigação, que assume, de concluir as obras e os fornecimentos referentes a cada uma secção da estrada independentemente de qualquer augmento de onus para o Estado.

XXXIII

A construcção das obras não será interrompida ; e, si o fôr por mais de tres mezes, caducarão o privilegio, a garantia e mais favores acima mencionados, salvo caso de força maior, julgada tal pelo governo, e sómente por elle.

Si no prazo fixado na clausula IV 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.

Fica expressamente entendido que a perda do privilegio, garantia de juros e mais favores, de que trata a presente concessão, não será applicada ao trecho ou trechos da estrada que se acharem concluidos no fim do prazo estipulado para a conclusão das obras de toda a estrada.

XXXIV

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.

XXXV

A companhia obriga-se ainda:

1.º, a exhibir, sempre que lhe forem exigidos, os livros de receita e despesa 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 pelo governo estadual, 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 governo estadual um relatorio circumstanciado do estado dos trabalhos em construção e da estatística 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 ellas percorridas, da receita de cada uma das estações e da estatística 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;

2.º, 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 á 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;

3.º, a submeter á approvação 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 approvação 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.

XXXVII

No caso de desacordo entre o governo e a companhia sobre a intelligencia das presentes clausulas, esta será decidida por arbitros nomeados um pelo governo e outro pela companhia.

Si os arbitros nomeados não chegarem a accordo, cada uma das partes indicará mais um nome e a sorte designará o do arbitro que servirá de desempatador.

XXXVIII

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

XXXIX

Pela inobservancia de qualquer das presentes clausulas e para a qual não se tenha comminado pena especial, poderá o governo impor multas de 200\$000 até 5:000\$000, e o dobro na reincidencia.

XI

Si, decorridos os prazos fixados, não quizer o governo prorogal-os poderá declarar caduco o contracto.

XLI

Com excepção da fiscalisação e tomada de contas, que fica sendo uma só para toda a linha, nos termos da XVIII das presentes clausulas, a presente autorisação de transferencia em nada altera as obrigações contrahidas pela companhia na parte já em trafego, de Santa Maria á Cruz Alta.

XLII

A companhia obriga-se, sempre que o governo o julgar conveniente, em circumstancias extraordinarias, a permittir nas suas linhas o transito dos trens de outras vias ferreas que nellas se entronquem.

XLIII

Ficam de nenhum effeito para as linhas ora transferidas á *Compagnie Chemins de Fer Sud Ouest Brésiliens* as clausulas que acompanham os decretos ns. 10.432 de 9 de Novembro de 1889, ns. 305 e 462 de 7 de Abril e 7 de Junho de 1890, n. 397 de 20 de Junho de 1891 e disposições contidas no texto do de n. 1.061 de 22 de Novembro de 1890; e bem assim a primeira e segunda parte da clausula XXI do decreto n. 10.432 de 9 de Novembro de 1889, em relação á parte em trafego, que foram substituidas pelas constantes da XVIII das presentes clausulas.

XLIV

O contracto de transferencia deverá ser assignado dentro de 30 dias contados da publicação das presentes clausulas, sob pena de caducar a autorisação ora concedida.

Capital Federal, 7 de Março de 1895.— *Antonio Olyntho dos Santos Pires.*

Dos decretos constantes do annexo E, deduz-se que a E. F. S. Paulo-Rio Grande tem os seguintes direitos :

- 1º que acha-se presentemente a cargo da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, a construção da linha principal entre Itararé e o rio Uruguay, passando por Ponta Grossa e Iraty, e bem assim, a dos ramaes de Guarapuava, e em procura do rio Piquiry até a sua confluencia no rio Paraná, dando dous sub-ramaes, um destinado a ligar as duas secções, navegaveis do rio Paraná ao longo do salto de Guahyra, e outro, seguindo o rio Iguassú até a sua foz.
- 2º que á actual Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, além do privilegio por 99 annos para a construção, uso e gozo da estrada de ferro a seu cargo, cabe tambem :
 - A) A cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionaes, e bem assim, dos comprehendidos nas sesmarias e posses, n'uma zona média de 9 kilometros para cada lado do eixo da linha principal, seus ramaes e sub-ramaes.
 - B) Direito de desapropriação, na fórma do Decreto nº 816 de 10 de Junho de 1855, dos terrenos de dominio particular, predios e bemfeitorias, que fõrem precisos para o leito da estrada, estações, armazens e outras dependencias.
 - C) Preferencia para lavra de minas na zona privilegiada.
- 3º que cabe-lhe a garantia de juros de 6 %, em ouro, durante trinta annos para o capital que fôr necessario á construção das linhas até o maximo de 30 contos por kilometro.
- 4º que já tendo a Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande os seus estudos da linha principal approvados pelo Governo, trata de dar começo ás respectivas obras, de accôrdo com o aviso n. 66 de 23 do corrente mez, publicado no *Diario Official* de 24 do mesmo mez, sendo que tambem promptos se acham e em parte approvados os estudos do ramal de Guarapuava, ainda que a respeito deste ramal pretenda a directoria requerer ao Congresso uma alteração do traçado.

Rio de Janeiro, 25 de Maio de 1895.

ANTONIO ROXO DE RODRIGUES,
Director Presidente.

ANTONIO DE PAULA FREITAS,
Director Vice-Presidente.

ANEXO F

Exms. Snrs. Representantes da Nação.

A Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, tendo reconhecido, pelos estudos que fez, a inexequibilidade do traçado do ramal de Guarapuava partindo de Iraty, conforme a planta e mais desenhos que sujeitou á approvação do Ministerio da Industria, Vição e Obras Publicas com requerimento de 1 de Setembro de 1894, em consequencia do elevado custo do kilometro, e da zona inteiramente agreste, que teria de percorrer, e não podendo alterar este traçado sem authorisação do Poder Legislativo, vem apresentar á consideração de V. Exas., os novos estudos, que fez, modificando aquelle traçado e demonstrando as vantagens, que resultarão d'essa alteração.

Pelo Decreto n. 10.432 de 9 de Novembro de 1889, a Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande teria de construir o ramal de Guarapuava de sorte que, separando-se da linha principal (a linha de Itararé á Santa Maria da Bocca do Monte) em Imbituva, e passando por Guarapuava, descesse o Piquiry até a sua confluencia no rio Paraná, fornecendo dous sub-ramaes, um destinado a ligar as secções navegaveis d'este ultimo rio, outro destacando-se em Guarapuava e seguindo o Iguassú até a sua foz.

Os estudos feitos para esse fim vieram demonstrar, que o ramal só se poderá construir mediante um custo kilometrico muito elevado, como se verifica do resumo seguinte, organizado de accôrdo com as condições technicas do traçado:

Extensão total	Em curvas	Em rampas	De raio minimo	De declividade maxima	Custo kilometrico
150*300	95*556	98*620	62*582	48*180	88:285\$000

em que estão evidentes que o projecto exige dous terços em curvas na maior parte de raio minimo, e dous terços em rampas, de que a metade em declividade maxima, pelo que o custo kilometrico sobe a perto de 90 contos de réis.

Tão ponderosa razão levou a Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande a mandar proceder ao estudo de variantes em relação ao ponto inicial do traçado do ramal de Guarapuava, de maneira que, satisfazendo os legitimos interesses da viação, coubesse o projecto no plano economico adoptado, d'uma linha que não exigisse garantia de juros para custo superior a 30 contos de réis por kilometro.

De taes ensaios resultou um novo traçado, que a Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande julga melhor resolver o problema do ramal de Guarapuava, consistindo em que, em vez de o ramal partir de Iraty na serra do Imbituva, partirá de Ponta Grossa, estação terminal do prolongamento da estrada de

Paranaguá á Curitiba, dirigindo-se á villa de Tibagy, e d'ahi á de Therezina, descendo em seguida o valle do Ivahy até o ponto mais conveniente, em demanda dos campos do Mourão e das cabeceiras do Goyo Erê, afim de d'ahi tomar a direcção da barra do Piquiry, d'onde acompanhando o Paraná pela margem esquerda ao longo das Sete Quedas, irá até ás ruínas de Outiveiras, na barra do rio S. Francisco. Por outro lado, da villa de Therezina partirá a linha para a foz do Iguaçu, procurando Chagu e a colonia militar de Santa Maria, dando, si assim fôr indispensavel, um sub-ramal para Guarapuava, o qual partindo do ponto mais conveniente da linha de Iguaçu, acompanhará um dos afluentes do Ivahy, galgará a serra e terminará nessa cidade.

Esta variante é incomparavelmente mais vantajosa, technica e economicamente fallando, que o traçado constante do contracto, como se verifica das seguintes razões, em face da planta junta :

Em primeiro lugar, partirá de um centro importante, como a cidade de Ponta Grossa, em que se acha o ponto terminal da Estrada de Ferro do Paraná, offerecendo, portanto, a vantagem de pôr-se em comunicação immediata com o porto de Paranaguá, o que não se dará com o primitivo traçado, que obrigará a ir a Iraty, d'ahi seguir pela linha principal até Ponta Grossa, afim de tomar a Estrada de Ferro do Paraná.

Em segundo lugar, o novo traçado collocará o ramal em comunicação com os importantes rios do Tibagy e do Ivahy, navegaveis em grande extensão, e fará affluir para Ponta Grossa toda a produção dos respectivos valles, desenvolvendo assim essa região fertil e excellente do Estado do Paraná ; o que não se dará sem outros e dispendiosos trabalhos, mediante o ramal partindo de Imbituva. Os valles do Tibagy e Ivahy são valles abertos, onde as condições technicas e o custo kilometrico serão inteiramente satisfactorios ; as terras são de optima qualidade e comparaveis ás melhores de S. Paulo ; os campos do Mourão formam um bello e extenso chapadão, que a linha transporá para cahir no Piquiry, e seguir o seu objectivo o rio do Paraná.

Em terceiro lugar, este traçado abandona a difficil serra de Guarapuava e a parte extremamente encachoeirada do rio Iguaçu, que, por causa d'este inconveniente, o tornaria extremamente dispendioso.

Em taes condições, o novo traçado terá as seguintes extensões provaveis :

Ramal de Piquiry	{ De Ponta Grossa a Therezina.....	140 kil.
	{ De Therezina a Outiveiras.....	300 »
Ramal de Iguaçu—De Therezina a Santa Maria.....		440 »
Sub-ramal de Guarapuava.....		40 »
Total.....		920 kil.

O ramal de Guarapuava constituirá assim o mais rapido caminho para o Alto Paraná e para a Republica do Paraguay, tornará a cidade de Ponta Grossa um centro de notavel importancia, ligado como fica, ao sul, pela linha-tronco da S. Paulo-Rio Grande, á capital da Nação pela linha-tronco e pela Sorocabana e Central, e ao Porto de Paranaguá pela Estrada de Ferro do Paraná, quer sob o ponto de vista commercial, quer sob o strategico e internacional.

Julga, pois, a Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, que, demonstrada assim a conveniencia de se alterar o traçado do ramal de Guarapuava, fazendo-o partir de Ponta Grossa e não de Iraty na serra de Imbituva, encontrará approvação no seio do Congresso Nacional, e por isto confia que lhe será permittida a dita alteração.

Rio, 20 de Junho de 1895.

ANTONIO ROXO DE RODRIGUES,
Director Presidente.

ANNEXO G

Exm. Snr. Dr. Antonio Roxo de Rodrigues, muito digno. Presidente da Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.

Tendo em Abril, proximo passado, solicitado de V. Ex., a publicação de uma illustração, na qual se acha representada a «planta geral» da Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, que lhe foi offerecida pelos engenheiros Azevedo, Reeve e Ludolf, trabalho que organizei de accordo com os meus companheiros, manifestou-me V. Ex. escrupulos em mandar, por *meu* seu, tão sincera prova do nosso apreço, para a publicidade.

Desejando, porém, tornal-a bem patente, solicitei do Conselho Fiscal d'essa Estrada, a annexação d'aquella carta illustrada ao Relatorio da administração.

Havendo o illustrado Conselho Fiscal resolvido attender ao meu pedido, rogo a V. Ex. queira, em nome dos engenheiros Azevedo, Reeve e Ludolf, agradecer-lhe a consideração que nos foi dispensada.

Espero que a estrada estratègica, de que foi concessionario o meu bom amigo Dr. João Teixeira Soares, seja levada a effeito por V. Ex., a quem a sociedade que a adquiriu deve o brilhante resultado dos planos financeiros que teve a gloria de organizar.

Satisfaz-me e muito ver o meu antigo collega dos bancos da Escola Polytechnica em 1886, quando juntos nos matriculámos, vir dez annos depois, dar plena vitalidade á estrada, em cujos trabalhos gastei os meus melhores dias e constitue hoje o maior empreendimento nacional, no que concerne a vias ferreas.

Comprimentando a V. Ex., sinto-me feliz, vendo-o no começo de sua carreira, dando as provas mais cabaes na direcção de importantes empresas e mostrando mais uma vez ser justo o elevado respeito em que o tem os principaes estabelecimentos do paiz.

De V. Ex.

Collega e admirador.

CARLOS BLOOMER REEVE,
Engenheiro.

Rio de Janeiro, 2 de Maio de 1895.