

ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO-RIO GRANDE

Viação estratégica e internacional do Brazil — Concessão Itararé —

Exposição Financeira e Technica

APRESENTADA

AOS

Accionistas em Maio de 1900

PELO PRESIDENTE DA E. F. SÃO PAULO-RIO GRANDE

Antonio Roxo de Rodrigues

Membro do Conselho Director do Club de Engenharia, e Socio do Instituto Polytechnico Brasileiro

RIO DE JANEIRO

Typ. do *Jornal do Commercio*, de Rodrigues & C.

1900

315
E 82
1900
MFN 646

*Srs. Accionistas da Estrada de Ferro São Paulo —
Rio Grande.*

O Conselho Fiscal, no cumprimento da lei, vem á vossa presença declarar-vos que, examinando cuidadosamente a escripturação da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, verificou a limpeza e correcção com que tem sido feitos os lançamentos.

Vê com prazer a intelligencia, zelo, actividade e dedicação empregados na administração pelo seu actual presidente Dr. Roxo de Rodrigues.

O mencionado relatorio da Directoria vos orienta, desde o seu inicio, de todas as operações praticadas pelas suas administrações e apresenta ideias novas que lhe suggere em proveito social.

A passada Directoria prestou valiosos serviços, e cabe-lhe a satisfação de ter inaugurado e executado a construção do importante trecho que ora se acha em trafego.

Concluindo, é de parecer o Conselho Fiscal, que sejam approvados todos os actos da Directoria, suas contas e balanço encerrado em 28 de Fevereiro do corrente anno.

Capital Federal, 22 de Maio de 1900.

AUGUSTO JOSÉ FERRIRA.

LUCIANO MONTENEGRO.

REGINALDO GOMES DA CUNHA.

Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande

Senhores Accionistas

Aos 10 de Maio de 1895 a administração da Estrada de Ferro São Paulo Rio Grande, cuja presidencia então me cabia, vos deu conhecimento de ter sido reorganizada esta sociedade anonyma, devendo-se ás reformas realizadas a liquidação de compromissos existentes em 8.903:985\$930, merecendo confiança e credito aos banqueiros europeus, e conseguindo importante emprestimo.

O emprestimo a que me refiro, como vereis nos detalhes desta exposição, foi a primeira serie de vinte e cinco milhões de francos, proporcionando os recursos com os quaes, de Junho de 1895 a Dezembro de 1899, o illustrado engenheiro, Dr. Antonio Augusto Fernandes Pinheiro, que nesse intervallo me substituiu, executou a construcção do primeiro trecho desta importante estrada de ferro.

Estou certo de que, com o desenvolvimento do credito desta empreza na Europa, conseguiremos emissões de outras series de obrigações preferenciaes, uma vez que temos feito excepção ao regimen *funding loan*, satisfazendo o nosso serviço de juro e amortisação sempre em especie — ouro —, e que a ultima mensagem do illustre Sr. Pre-

sidente da Republica, Dr. Campos Salles, manifesta a certeza de que o Governo aguarda confiante a aproximação da data de 1 de Julho de 1901, termo do prazo fixado para a volta dos pagamentos em moeda, na sua divida externa, contando com a garantia positiva de meios accumulados pelo Thesouro para tal fim. Tal era de esperar de um Governo, cujo primeiro magistrado synthetisa a honestidade e a firmeza

Balanço em 28 de Fevereiro de 1900

ACTIVO

Accionistas	10.200:000\$000
Privilegios e construcção.....	6.848:146\$121
Estrada em trafego.....	7.564:200\$000
Estudos definitivos.....	840:040\$000
Caução da Directoria.....	400:000\$000
Titulos em Carteira.....	1.589:320\$914
Bens de raiz.....	1.232:945\$550
Diversas contas.....	4.348:104\$543

Caixa :

Em % — papel —....	924:657\$072	
Em » — ouro —...	869:823\$630	
Em moeda corrente..	300:617\$791	2.095:098\$493
		<u>35.117:855\$621</u>

PASSIVO

Capital.....	24.000:000\$000
Caução da Directoria.....	400:000\$000
Emprestimo externo — euro —.....	8.766:170\$037
Diversas Contas.....	1.951:685\$584
	<u>35.117:855\$621</u>

Passando á analyse das verbas do balanço, venho prestar as informações e esclarecimentos necessarios para bem julgardes do estado dos negocios sociaes desta Estrada de Ferro, cujos destinos me cabe a honra de presidir, e certamente ha de ser o principal elemento de viação estrategica e internacional do Brazil.

Accionistas

Conforme as assembléas geraes de constituição desta sociedade anonyma, realisadas em 22 e 24 de Dezembro de 1892, passaram a ser seus accionistas os da União Industrial dos Estados do Brazil, que optaram pela transferencia dos seus direitos para a nova sociedade, a qual passou a explorar a concessão da estrada de ferro, que, partindo de Itararé, dirigia-se á Santa Maria da Bocca do Monte, e os seus respectivos ramaes.

Todos os preceitos legaes foram então observados, achando-se os estatutos assignados por todos os subscriptores, e deliberando a assembléa geral com a presença de numero legal de socios nos termos dos arts. 74, 75, 76, do Regulamento 434, e tendo préviamente avaliado, nos termos do art. 77, os bens que formavam as entradas dos accionistas.

Esta sociedade constituida com uma concessão, aliás de grande valor, embora oneradissima de dividas, e sem recurso algum, conforme a recebi em 24 de Maio de 1894, mereceu sempre o melhor acolhimento pelo prestigio que lhe communicava o seu presidente, o Sr. Dr. João Teixeira Soares.

As assembléas geraes, apesar de manterem o espirito o mais conservador na orientação dos negocios sociaes, alterando o menos possivel os nossos estatutos, e conservando o § 3º do art. 13 «*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*» tem-se agitado, comtudo, nas ultimas assembléas uma interpretação duvidosa em relação á contagem dos votos.

Essa interpretação foi motivada por um equívoco do ex-Ministro da Fazenda, Dr. Bernardino de Campos, mandando regular as votações pelo capital realizado, conforme um aviso de 13 de Julho de 1898, que procurámos evitar, nos dirigindo ao actual Ministro das Finanças em 22 de Janeiro de 1900. Pedimos a reconsideração do referido aviso, que destôa não só dos princípios de direito, como dos princípios e regras constitucionaes e administrativos, restabelecendo a boa doutrina e o direito vigente, em relação ás sociedades anonymas, annullando o que de si nullo é, mas que poderá trazer perturbações no funccionamento regular das associações.

De facto, o aviso n. 9 de 13 de Julho de 1898 excede em absoluto da competencia do poder executivo, que não é pelo instituto constitucional o interprete da nossa legislação, quer civil, quer commercial, e poderia o supplicante abundar em citações de actos de reconhecimento da alludida incompetencia por parte de mais de um ministro do Governo da Republica, não se podendo, de modo algum, negar que a legislação relativa ás sociedades anonymas faz parte do nosso direito commercial, e depende dos tribunaes commerciaes, como é expressa no art. 16 do Dec. n. 434, de 4 de Julho de 1891, não devendo, portanto, o poder executivo intervir em assumpto estranho á sua competencia. O Dec. 2.807, de 31 de Janeiro, art. 1º, § 11, reconhece apenas a competencia do Ministro da Fazenda para a *decisão de duvidas ou questões que possam occorrer á cerca da intelligencia da legislação da fazenda*, o que não alcança as sociedades anonymas, senão na parte relativa á concessão de funccionamento de sociedades estrangeiras entre nós, bancos de emissão, de credito real, etc., e ahí pára a acção do executivo, não servindo essa dependencia para intervir elle na vida intima das sociedades independentes, como são todas as outras sociedades anonymas, apenas sujeitas ao poder judiciario. O § 2º do art. 18 do Dec. n. 434, de 4 de Julho de 1890, não trata de acções não integradas, que é cousa muito diversa de acções fraccionadas, para as quaes esse mesmo decreto legisla miudamente, sem carecer do Aviso citado, o qual se pede seja revogado. — Cabe ao Governo ser sollicito attendendo com urgencia a interpretação pedida, evitando assim inuteis demandas. Sendo essa questão

de méra attribuição do poder judiciário, me parece conveniente a assembléa contar os votos tanto das acções integradas como das não integradas, conforme a praxe geralmente adoptada, isto é, cinco acções integradas, ou não, representando um voto, — até que o poder judiciário firme a verdadeira interpretação. A fórma que fôr adoptada na proxima assembléa geral ficará constituindo a praxe a seguir nesta sociedade anonyma.

Aos accionistas assiste actualmente a responsabilidade de entradas em 60.000 acções não integradas, equivalente a 10.200:000\$000.

Privilegios e construcção

Tendo a assembléa de 12 de Fevereiro proximo passado autorizado a revisão dos titulos da escripturação, de fórma, a dar no seu conjuncto, com a maxima clareza, idéa exacta do estado das operações realizadas, julgamos conveniente reunir sob o titulo — Privilegios e construcção — não só o valor da nossa concessão, comó as verbas relativas a onus de emprestimo, primeiro estabelecimento, materiaes, etc., etc. e tudo quando se refere á construcção, até que as linhas entrando em trafego, em titulo separado sejam escripturadas pelo valor que representam, conforme os contractos com o Governo.

Todos os que conhecem escripturação mercantil sabem que a alteração dos titulos não modifica o valor de cada verba.

O privilegio de que gosa esta Estrada de Ferro é representado na sua concessão.

Um dos ultimos actos do Governo Imperial foi a concessão de privilegio, garantia de juros, e terras devolutas, feita por Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889 ao Dr. João Teixeira Soares, para construcção, uso e gozo de uma estrada de ferro, que, partindo das margens do Itararé, em S. Paulo, fosse terminar em Santa Maria da Bocca do Monte, com diversos ramaes. O Governo da República julgou de tal utilidade semelhante empreendimento, que reconheceu effectiva esta concessão por Dec. ns. 305, de 7 de Abril de 1890, e 462 de 7 de Junho do mesmo anno, autorizando em 24 de Outubro, por Dec. n. 910,

a funcionar no Brazil a Companhia *Chemins de Fer Sud Ouest Brésiliens*, a quem a dita concessão era transferida, ficando-lhe extensiva a construcção do sub ramal de Guarapuava ao rio Iguassú. A Companhia *Chemins de Fer Sud Ouest Brésiliens* tratou de executar o trecho de Santa Maria da Bocca do Monte á Cruz Alta, transferindó o restante da concessão á União Industrial dos Estados do Brazil, conforme autorisação dada pelo Dec. n. 397, de 20 Junho de 1891. Procurando a Directoria obter recursos para satisfazer o pagamento de estudos executados, reduziu a sua esphera de acção á exploração da linha principal e ramaes nos estados do Paraná e Santa Catharina, pelo que vendeu novamente á Companhia *Chemins de Fer Sud Ouest Brésiliens* a parte da sua concessão relativa ao trecho de Cruz Alta ao rio Uruguay, e o ramal de Ijuhy Grande, de Cruz Alta ao Povo Novo, no Rio Grande do Sul, — cujos detalhes constam da escriptura de 22 de Março de 1895, satisfazendo assim o disposto no Dec. n. 1.983 A, de 7 de Março de 1895.

De todas estas operações em relação á concessão, resulta que a Estrada de Ferro São Paulo Rio Grande, além de seu trecho em trafego, tem o direito de terminar a construcção de uma linha ferrea que estende-se do Registro de Itararé ao rio Uruguay, passando por Ponta Grossa, com um ramal e sub-ramaes communicando com as Republicas Argentina e do Paraguay, gozando do privilegio por 90 annos com garantia de juro 6 % — ouro — em 30 annos, preferencia para lavra de minas na zona privilegiada, e concessão de outros favores, num percurso de 1.952 kilometros. Incontestavelmente, independente da parte representativa dos trabalhos em construcção, só o privilegio em questão, com os favores que lhe são inherentes, representa um valor correspondente ao mencionado no titulo do balanço, em 6.848:146\$121.

Estrada em trafego

Acha-se em trafego no estado do Paraná a primeira secção desta estrada de ferro, correspondente á primeira serie de emprestimo lançado em Paris, de 25 milhões de francos.

Tendo sido este empréstimo effectuado por series, e a primeira destas, unica até esta data emitida, destinada á construcção de 250 kilometros, e achando-se em trafego o trecho de Pirahy a Rebouças, cujos estudos approvados registram a extensão garantida de 252,^k 140,^m temos cumprido os nossos contractos com o governo e com os banqueiros europeus.

A modificação do traçado, que se acha actualmente em trafego, foi tão cuidadosamente realizada, que a construcção ficou reduzida a 228,^k 890,^m trazendo em todos os sentidos essa revisão vantagens para o nosso trafego.

Estabelecendo o § 2º da Clausula XXXIII do Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889, que, se as alterações havidas no traçado forem feitas com approvação do Governo, e dellas resultar economia na obra construida segundo a dita alteração, a metade da somma resultante dessa economia será deduzida do capital garantido, e tendo sido justificadas as despesas feitas com a construcção do nosso primeiro trecho, em 10.843:821\$046, como se vê da ultima tomada de contas, que não computou o material rodante, officinas, etc. e que já excede de 3.279:621\$046 da importancia garantida de 7.564:200\$000, vê-se que, embora houvesse economia de distancia, não houve a de custo, nos assistindo portanto o direito á garantia — ouro — sobre £ 850.972.10, correspondente á primeira serie do empréstimo. Para mais segurança do nosso modo de entender, consultámos os antigos directores da repartição de fiscalisação de estradas de ferro, Drs. Domingos dos Santos e Crockatt de Sá, e ambos, em lucido parecer, nos demonstraram que tinhamos razão em affirmar nos corresponder o trecho em trafego a garantia ouro sobre £ 850.972.10. Da combinação dos Dec. ns. 10.432 de 9 de Novembro de 1889, 305 de 7 de Abril de 1890, e 462 de 7 de Junho do mesmo anno, evidencia-se termos satisfeito em toda a sua plenitude o nosso contracto com o Governo, firmada assim a garantia de juro—ouro— os debentures emitidos na Europa. Conforme o regimen que adoptámos, nos termos de nossa concessão, achando-se em trafego uma parte da estrada e outra em construcção, como acontece com a nossa, as tomadas de contas são duas, uma relativa ao trafego,

outra relativa á construcção, mas tendo já as quantias justificadas na ultima tomada de contas excedido o limite das quantias depositadas, e a parte em trafego sendo equivalente ao deposito feito, vamos com a maxima brevidade effectuar novos depositos na agencia em Londres, para termos direito aos juros da continuação da construcção, cuja acceleração a mais rapida constitue nosso idéal.

O ponto de partida das nossas linhas é a Cidade de Ponta Grossa, onde se acha a nossa estação principal de 1.^a classe, que, nos termos do art. 26 dos actuaes estatutos, denomina-se — Estação Roxo de Rodrigues.

Dahí dirige-se a linha do norte, em direcção a Itararé, e a do sul, em direcção ao rio Uruguay, achando-se em trafego para o norte até á estação de Pirahy, e para o sul até a de Antonio Rebouças.

A linha do norte serve as estações de Carambehy e Tronco, de 4.^a classe; Castro, de 2.^a classe; Caxambú, de 4.^a classe, e Pirahy de 3.^a classe. A linha do sul depois da parada das officinas, serve as estações de Jaboticabal e Entre Rios, de 4.^a classe; Vallinhos, de 3.^a classe; Teixeira Soares, de 4.^a classe; Fernandes Pinheiro, de 2.^a classe; Iraty e Antonio Rebouças, de 4.^a classe.

Em todo percurso da linha sul é a herva matte o principal producto de exportação, e, embora a estrada percorra uma zona rica de madeiras de construcção e de marcenaria, o elevado salario do pessoal jornaleiro e as despesas consideraveis de transporte pelas estradas São Paulo-Rio Grande e Paraná, accrescidas com as exigidas com baldeações em Ponta Grossa, retardarão por algum tempo a exportação desse producto, que por si só, poderia dar a nossa estrada grande renda.

Parece-me que o interesse mutuo das duas empresas deveria aconselhar, além do trafego mutuo de vehiculos, a que a estrada São Paulo-Rio Grande está obrigada pelo seu contracto, sensível reduccão nas respectivas tarifas para as grandes expedições de madeira, constituindo desta arte um incentivo ao desenvolvimento de tão importante genero de consumo, que, para prova de nossa indolencia, ainda importamos do estrangeiro.

As madeiras de grande comprimento não podem vir ao litoral devido ás condições technicas no trecho da serra da Estrada de Ferro Paraná.

O que mais nos devia preoccupar de momento era chegarmos quanto antes ao Porto da União da Victoria, sobre o rio Iguassú, com os saldos existentes, antes do lançamento da segunda serie do emprestimo europeu; os saldos economisados na construcção do 1º trecho não chegarão para tanto, por terem de ser desviados para a terminação do trecho actualmente em construcção, e dos trabalhos não concluidos na linha inaugurada.

Em Abril findo, o meu collega de Directoria, Dr. José Francisco dos Santos Queima, de volta da sua viagem de inspecção aos nossos trabalhos no Paraná, informou ao Conselho director haver necessidade de promptas providencias, reconstrucções e concertos no material rodante.

Esta apreciação veio confirmar as informações prestadas pelo engenheiro que substituiu no lugar de engenheiro-chefe e superintendente o Sr. Dr. João José de Andrade Pinto, que resignou o seu cargo em 12 de Janeiro de 1900.

Para o serviço do trafego possui a estrada o seguinte material rodante: duas locomotivas tender sob ns. 1 e 2, 6 locomotivas typo Mogul, sob ns. 3-4-5-6-7 e 8, um carro especial para o serviço da administração, dois carros-salão de 1ª classe, dois carros mixtos de 1ª e 2ª classe, tres carros salão de 2ª classe, dois carros para bagagem e correio, 40 carros cobertos duplos «Forjas e Estaleiros», dez carros borda alta duplas, dez carros plata-forma sem freios, dez carros plata-forma com freio, dez carros para animaes, dez carros plata-forma duplos americanos, um carro mixto de 1ª e 2ª classe se ie P. n. 1, além de dez carros de mercadorias, quatro para animaes, e dois para inflammaveis, fornecidos pela Companhia Edificadora, e construidos nas melhores condições, embora o seu systema, na apreciação do nosso engenheiro-chefe, não seja o melhor, todavia é trabalho bem executado, o que não acontece com os carros fornecidos pela Companhia Forjas e Estaleiros, de pessima construcção. A estação principal

—Estação Roxo de Rodrigues—em Ponta Grossa tem o comprimento de 25 metros sobre 13 de largura, com dois pavimentos. No primeiro pavimento acham-se installados o telegrapho, a bilheteria, armazens etc., com as salas de espera. No segundo pavimento se acham installadas as salas para as diversas secções da administração.

Situadas á distancia de 3 1/2 kilometros de Ponta Grossa, se acham as officinas com 58^m50 de comprimento por 31^m50 de largura.

Toda a construcção é de tijolo, com travejamento de pinho do Paraná, cobertura de ferro ondulado, descansando o todo sobre columnas de ferro. Além da machina motriz de Robery, com força de 20 cavallos nominaes, encontram-se nas officinas varias machinas para diversos mistéres: serras circulares, machinas de aplainar, tornos, furadores mecanicos, prensa hydraulica de força de 150 toneladas etc., etc.

Entre as obras d'arte notam-se as seguintes na nossa linha em trafego :

Ponte do Yapó sobre o rio Yapó, com 115^m10 de vão total de encontro a encontro, tres vãos e vigas de ferro systema Mohnié, e taboleiro inferior. O peso da superstructura metallica é de 383.438 kilogrammas.

Ponte do Rio Verde, vão livre de 20 metros ; estrada inferior, de vigas metallicas, com o peso de 23.524 kilogrammas.

Ponte do Tibagy sobre o rio Tibagy ; tem 191^m70 de comprimento de encontro a encontro, com sete vãos livres tendo um de 48^m65 com vigas de ferro systema Mohnié. Esta ponte tem as fundações assentes sobre estacas de pinho do Paraná ; a alvenaria cuba cerca de 7.000 ^m³.

Além dessas pontes contam-se ainda a ponte do Guaraúna com vão livre de 40^m, a do rio das Antas com 25, a do rio Rebouças com 20— a ponte das Almas com dois vãos de 20^m e a do Imbituva com vão de 40^m — de vigas de ferro.

Contam-se ainda 28 pontilhões ; na linha do norte existem 185 boeiros ; na do sul, 373.

Todo o fornecimento para pontes foi feito pela fabrica da Société Anonyme des Usines de Braine-le-Comte, da Belgica, da qual    representante no Brazil o engenheiro, Dr. Manoel Augusto Teixeira.

Para os 22 kilometros restantes a construir e já iniciados, tem a Companhia no Paraná todo o material necessario para pontilhões e para o grande viaducto em tres v  os e vigas continuas de 72,40 de comprimento total.

O Sr. Dr. Fabio Hostilio de Moraes Rego, nosso actual engenheiro chefe e superintendente, em cuja competencia e zelo muito confiamos, nos informou em officio de 10 de Abril do corrente anno que, com a quantia de 584:319\$900, concluir   a parte da estrada em trafego, restaurando o seu material rodante, nos devendo custar o trecho completo de 22 kilometros em construc  o, segundo o orçamento calculado pelo engenheiro-chefe do escriptorio da Companhia, nesta Capital, o Dr. Silva e Só, a quantia de 500:000\$000. Está trabalho está sendo executado pelo empreiteiro Dr. José Borges Monteiro e a unica questão em rela  o a empreitada, que nos convem acompanhar, continúa a cargo do illustre advogado Dr. João José do Monte.

Vê-se do exposto que a conclusão das obras do trecho em trafego e a conclusão dos 22 kilometros em construc  o montar  o em cerca de 1.100:000\$000, ficando os saldos, de que pudermos dispôr, como se p  de verificar, reduzidos a 2.700:000\$000.

Certamente que    prospero o estado de uma empresa com linhas importantes em trafego, já tendo direito a garantia sobre 7.564:200\$000, s   devendo um emprestimo liquidavel em 90 annos, e tendo saldos em caixa.

Estudos definitivos

Acham-se representados nos termos da nossa concessão o correspondente a 840^k,040^m de estudos definitivos approvados pelo Dec. n. 1.088, de 20 de Outubro de 1892 e o Dec. n. 1.963, de

13 de Fevereiro de 1895, correspondente neste titulo á importancia de 840:040\$000 .

Estes 840^k, 040^m são os estudos relativos ao trecho de Rebouças ao rio Uruguay, numa extensão de 570 kilometros, de Pirahy a Itararé na extensão de 120^k e de Iraty a Guarapuava na extensão de 150^k, 300^m.

Deixaram de continuar os estudos definitivos do ramal em direcção a Guarapuava e aos sub-ramaes para a colonia militar do Iguassú na fronteira da Republica Argentina e confluencia dos rios Paraná e Iguassú e sub-ramal de Guarapuava para Ruínas de Outiveiros, na fronteira do Paraguay, visto me haver dirigido em 20 de Junho de 1895, conforme o aconselhava o ministro da viação, ao Congresso Nacional com o fim de modificar o traçado da estrada nos termos propostos em relatório apresentado aos Srs. Accionistas naquella data.

Decorreram cinco annos sem que o poder legislativo se manifestasse a respeito, ficando assim suspensa a execução dos estudos dos ramaes, dirigindo-se novamente a actual Directoria, em 17 de Fevereiro de 1900 a S. Ex. o Sr. Ministro da Viação, procurando provocar a solução desse magno problema de viação internacional, pela communicação do nosso territorio com as citadas republicas visinhas.

Duas vantagens incontestaveis apresentava essa modificação de traçado :—fixar o ponto de encontro com a E. F. Sorocabana em S. Pedro de Itararé, passando por Jaguaryahiva. Ficariam por esta fórma encurtadas de muito as concessões de ambas as estradas de ferro, uma vez que tinham de encontrar-se no Registro do Rio Verde. A segunda vantagem reside na circumstancia de poderem as linhas desenvolver-se pelo valle do Ivahy até ao ponto mais conveniente em demanda dos campos do Mourão e das cabeceiras do Goyo-Erê, tomando dahi a direcção da barra do Piquiry, acompanhando pela margem esquerda o rio Paraná ao longo das Sete-Quedas até as Ruínas de Outiveiros, na barra do rio São Francisco.

O valle de Ivahy completamente aberto apresenta condições technicas e o custo kilometrico inteiramente satisfactorios; as terras são de optima qualidade, formando os campos do Mourão um bello e

extenso chapalão que a linha transporá para cair no Piquiry e seguir o seu objectivo até ao rio Paraná.

Até o presente não tendo sido decidida esta questão, e segundo telegramma recebido a 2 do corrente, do nosso engenheiro-chefe, somos informados não ser o fiscal muito partidario da mudança de traçado, nos termos sollicitados.

Me parecia conveniente a revisão da concessão nos seguintes termos :

A Estrada de Ferro São Paulo Rio Grande prolongará o seu trecho actualmente em trafego, correspondente aos 252,^{km} 180,^m segundo os estudos approvados, da estação de Pirahy, ao norte, até Santos, passando por S. Pedro de Itararé e com um pequeno ramal para a cidade de S. Paulo ; —da estação de Rebouças, ao Sul, até o rio Uruguay, no ponto terminal da E. F. Sud-Ouest Brésilien, partindo de Itaty um ramal passando por Guaraúava e indo até á colonia militar do Iguassú, na fronteira com a Republica Argentina, e outro de Itaty ao porto de S. Francisco.

De Ponta Grossa partirá, passando por Therezina, um ramal ate Ruínas de Outiveiros na fronteira com o Paraguay.

O Governo Brasileiro dará a concessão para construção das linhas mencionadas, em 2.342^{km} conservando a garantia de 6% —ouro—, até a construção de 1.952^{km}, favor do qual já goza a E. F. São Paulo Rio Grande pelos seus actuaes contractos ; —conceder-lhe ha a construção das Dócas no porto de S. Francisco, estado de Santa Catharina, e a faculdade, dependendo de accôrdo com a S. Paulo Railway, de passarem as suas linhas pelo antigos planos inclinados, independente dos demais traçados.

Em vista, porém, dos estudos feitos pelo Conselho Director, juntamente com o engenheiro-chefe desta Estrada de Ferro, Dr. Fabio Hostilio de Moraes Rego, julgo acertado, uma vez que os banqueiros na Europa estejam resolvidos a nos auxiliar, sollicitarmos dos Poderes Publicos a revisão da nossa concessão nas seguintes bases :

A linha que se dirige a Guarapuava partirá da estação Teixeira Soares na linha sul, passará em Imbituva e Prudentópolis e seguirá pelo valle do Ivahysinho até á villa de Therezina, continuando pelo valle do Ivahy até ao salto das Bananeiras, onde começa a navegação

d'esse importante rio. D'esse salto procurará transpôr o planalto, em demanda das cabeceiras do Goyo-Erê, por onde descera, acompanhando o Piquiry até transpôr-o para seguir pela margem esquerda do Paraná, ao longo do salto das Sete-Quédas, até ás Ruínas de Outiveiros, na fôz do rio São Francisco.

De Prudentópolis partirá o ramal de Guarapuava, e d'este ponto continuará até ao Iguassú, pelos valles d'este rio e do Jordão, passando em Chagú, e indo ter á Colonia de Santa Maria.

A linha principal será ligada á costa no porto de São Francisco, partindo da estação Teixeira Soares.

Caução da Directoria

Os 400:000\$000 que representam a garantia do mandato dos diversos administradores que tem tido a E. F. São Paulo Rio Grande, desde 1895 até esta data, nos termos do art. 16 dos estatutos, correspondem a duas mil acções do valôr nominal de 200\$000 cada uma.

A administração desta empresa sendo constituida de trez administradores, devia ser garantida em sua gestão unicamente por seiscentas acções; se actualmente, para tal fim, se acham caucionados duas mil, é pelo facto de seiscentas serem relativas á administração do anno findo, a qual levantará a dita caução seis mezes depois de approvadas as suas contas; quanto ás demais, em numero de oitocentas, dependiam da liquidação de uma revisão de contas, cuja solução não julgavam finda alguns administradores.

Depois de todas as contas approvadas em assembléa geral ordinaria de 14 de Junho de 1895, conforme o aconselhava o Parecer do Conselho Fiscal, firmado pelos Srs. Dr. A. M. de Barros e Vasconcellos, Narciso Fernandes da Silva Neves, e conselheiro J. Capistrano Bandeira de Mello,—parecer que motivou a maior prova de apreço prestado a um Presidente de sociedade anonyma, e que cada vez mais me penhora, entendeu o meu successor no anno seguinte fazer a revisão das contas approvadas.

O ponto de revisão, como se vê da assembléa geral extraordinária, convocada para tal fim em 16 de Março de 1896, visou modificar alguns titulos da escripta e annullar algumas operações realizadas pelo primeiro Presidente desta Sociedade, o illustre Dr. João Teixeira Soares, com plena solidariedade minha, como Vice-Presidente de 2 de Julho de 1894 a 19 de Janeiro de 1895.

O assumpto em questão referia-se a contas com a antiga Companhia União Industrial dos Estados Unidos do Brazil.

Com a mesma soberania, e no mais pleno exercicio de poder com que a assembléa de 16 de Março de 1896, fez a revisão destas contas, a assembléa geral extraordinária de 12 de Fevereiro do corrente anno considerou de nenhum effeito as alterações feitas em 1896, pelo que me parece razoavel permittir ao Exm. Sr. Dr. João Teixeira Soares levantar a caução das oitocentas acções que lhe pertencem.

Titulos em carteira

São de propriedade desta empresa, representando a somma referida no balanço de 1.589:320\$914, 2.753 debentures do valor nominal de 500 francos, cada um, da Compagnie Chemins de Fer Sud-Ouest Brésiliens;—seis mil acções do valor nominal de 200\$000, cada uma, da Empresa Lambary e Cambuquira; e tres mil acções do valor nominal de 200\$000, cada uma, do Banco Constructor do Brazil.

Os debentures da *Compagnie Chemins de Fer Sud Ouest Brésiliens* constituem o saldo dos que foram adquiridos por occasião do lançamento da nossa primeira série de emprestimo, de accôrdo com a *Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France*.

Fomos forçados a adquirir as acções da Empresa Lambary e Cambuquira, da União Industrial dos Estados Unidos Brazil, em 20 de Março de 1895, como um meio de harmonisar as nossas contas com aquella Companhia,—conducta essa, que mereceu a approvação da assembléa geral de prestação de contas.

As acções do Banco Constructor do Brazil, foram recebidas por antecipação de entradas de mais 10 % em trinta mil acções desta empresa, por necessitarem os seus proprietarios completar 20 % em seus titulos para serem negociados conforme a lei das sociedades anonymas, — operação realisada como estabeleceu a assembléa de 12 de Fevereiro do corrente anno.

Bens de raiz

Sob este titulo, representando o valor de 1.232:945\$550, acham-se escripturadas as terras no estado do Rio Grande do Sul, as quaes nos serão entregues pela *Compagnie Chemins de Fer Sud-Ouest Brésiliens*, uma vez que tenha concluido a construcção das suas linhas de Cruz Alta ao rio Uruguay, e do ramal de Ijuhy, conforme o contracto firmado em 22 de Março de 1895, — e o trapiche que possuímos na cidade de Paranaguá.

Quanto ás terras avaliadas em assembléa geral em 1.200:000\$000, dependemos, para liquidar este assumpto, como acima ficou mencionado, da construcção da *Chemins de Fer Sud Ouest Brésiliens*.

Quanto ao trapiche de Paranaguá, o nosso engenheiro-chefe está tratando de fazer um exame da parte do littoral onde o mesmo se acha, afim de corrigir as sondagens, anteriormente feitas, e fazer o orçamento de adaptação do armazem ahi existente, para recepção de cargas do commercio, além das da propria estrada.

Diversas Contas

Representam diversas contas, que nenhuma importancia vital possam merecer, e das quaes algumas, méros lançamentos de escripta, cujas verbas balanceiam-se com as de igual titulo do nosso Passivo.

Do saldo de 4.348:104\$543, no Activo e de 1.951:685\$584 no Passivo, poderemos ainda apurar pela liquidação lenta alguma somma razoavel, que venha auxiliar á nossa construcção.

Das diversas contas do Activo são dignas de menção a importância de 2.963:411\$250 de que somos ainda credores da *Compagnie Chemins de Fer Sud Ouest Brésiliens* sendo 6.737.700 francos em acções e 1.657.232 em moeda corrente, conforme a escriptura pública de 22 de Maio de 1895 e bem assim, da quantia de 347:692\$860 que nos deve a Empresa Lambary e Cambuquira, quantia que lhe foi emprestada pela Directoria passada, com o fim de salvaguardar os nossos interesses como maior accionista daquella empresa.

Caixa

Como se vê do balanço de 28 de Fevereiro, á nossa caixa corresponde em papel a quantia de cerca de 4.160:564\$000, uma vez que calculemos o saldo em ouro ao cambio do dia. Este saldo, uma vez liquidados os pagamentos do trimestre, feitos na Europa com serviço de juro, amortização e outras contas, e no caso de serem liquidados os nossos titulos em carteira e nossas contas correntes, ainda se poderá cotar em quantia superior a 3.800:000\$000.

Capital

Esta sociedade foi constituida pelas assembléas de 22 e 24 de Dezembro de 1892 pelo desmembramento de uma concessão para construção de uma estrada de ferro de Itararé a Santa Maria da Bocca do Monte e seus ramaes, até então pertencentes á União Industrial dos Estados do Brazil, como já dissemos, com o capital nominal de 40.000:000\$000, dividido em 200.000 acções do valor nominal de 200\$000 cada uma, com 25 % realizados.

Achando-se o capital realiado representando dez mil contos de réis, e não querendo os Srs. accionistas attender a novas chamadas de capital, visto achar-se a Companhia sem os seus estudos approvados e com os enormes onus que trazia a sua concessão, fui chamado a occupar o cargo de director em 23 de Maio de 1894, passando a occupar a pre-

sidência em 24 do mesmo mez, por impedimento do meu illustre collega de Directoria o Dr. João Teixeira Soares; convoquei a assembléa geral extraordinaria de 2 de Julho de 1894 para resolver sobre a reorganização que entendia conveniente.

Unanimemente approvada a reforma da reorganisação desta sociedade nos termos propostos, a Directoria tratou logo de executal-a.

Por esta reforma ficou eliminada uma bonificação de seis mil contos que não fôra tomada em consideração pelos louvados na constituição social de 1892.

Conforme vê-se do relatorio de 1895, foi organizada a escripturação da Companhia, 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 realisada em 24 de Novembro de 1892.

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

Nesse documento, lavrado e assignado a 23 de Dezembro de 1892, pelos Srs. Visconde Tourinho e José Maria Teixeira de Azevedo e Dr. Carlos B. Reeve, vê-se que elles consideraram o valor da concessão equivalente ás despesas feitas com a 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 do Brazil, 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 São 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 6ª da escriptura de emprestimo, e assim ficou a E. de F. São Paulo-Rio Grande desobrigada de qualquer compromisso.

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

Conforme o laudo de avaliação, todo o activo da Companhia São Paulo-Rio Grande foi então estimado em 10.000:000\$000, dos quaes abatem-se a importancia de 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 realisado pelos accionistas.

Parece á primeira vista que tendo de despender-se 6.000:000\$, para indemnisação á União Industrial dos Estados, os bens activos da Companhia São Paulo-Rio Grande deviam augmentar de valôr, 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 cerca de 22.500:000\$000, uma vez construida a estrada, valôr 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 6.000:0000\$000 correspondente ao valôr dado a 40.000 kilometros quadrados de terras adquiridas nos Estados de São Paulo e Rio Grande.

Este lançamento está de accôrdo com a resolução da assembléa geral extraordinaria realisada 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 Brésiliens, deste Cruz-Alta até Itararé e seus 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 o capital social reduzido de 40.000:000\$000 a 20.000:000\$000 então divididos em 100.000 acções do valôr nominal de 200\$000 cada uma com 20 % realizados, ficando o capital realizado correspondendo a 4.000:000\$000.

Aos 31 de Agosto de 1894 os Srs. accionistas anteciparam em debentures da União Industrial dos Estados a integralisação de 37.500 acções, vindo a assembléa geral extraordinaria de 20 de Dezembro de 1894 estabelecer, conforme propunha o Conselho director, a redução do capital nominal ao effectivamente realisaço até essa data, ficando então fixado em 12.000:000\$000, correspondente o 60.000 acções integradas do valôr nominal de 200\$000 cada uma.

Conforme as conveniências financeiras o exigiam, foi distribuido pelos accionistas, a titulo de bonificação, em assembléa de 30 de Março de 1895, 60.000 acções com 10 % realizados, razão pela qual hoje o nosso capital tem a representação nominal de 24.000:000\$000.

Tendo os Srs. accionistas, de accôrdo com a assembléa de 12 de Fevereiro findo, antecipado entradas de mais 10 % em 30.000 acções não integradas, acha-se o capital da E. F. São Paulo-Rio Grande assim representado:

60.000 acções integradas do valôr nominal	
de 200\$000 cada uma.....	12.000:000\$000
30.000 acções com 20 % do valôr nominal	
de 200\$000 cada uma.....	6.000:000\$000
30.000 acções com 10 % do valôr nominal	
de 200\$000 cada uma.....	6.000:000\$000
	<u>24.000:000\$000</u>

achando-se effectivamente realizados 13.800:000\$000

Das 120.000 acções representando o capital nominal de 24.000:000\$000 serão este mez admittidas á cotação pela Camara Syndical, 90.000, sendo 60.000 integradas e 30.000 com 20 %.

Para facilitar a realisação do Capital não realizado nas acções com 10 %, a assembléa de 11 de Fevereiro do corrente anno autorizou a entrada de mais 10 % em acções do Banco Constructor do Brazil, tendo em vista tornar os titulos transferiveis, uma vez com 20 % realizados.

Essa medida poderia mesmo, caso os accionistas o entendessem acertado, ser generalisada, ficando facultado a qualquer accionista integralisal-as por esta fórma ; é um titulo cuja cotação regula com a das nossas acções, e cujo valôr nominal é o mesmo.

A aquisição das acções do Banco Constructor do Brazil por essa fórma traria vantagens de estreitar as relações de interesse dessa sociedade, que poderá realizar as construcções da nossa estrada, como fez com a Sorocabana.

As reciprocas relações de interesses entre uma empresa de estrada de ferro e um Banco, que, como o Banco Constructor, é o nosso maior accionista, traz um mecanismo já estudado em praças mais adiantadas, podendo-se citar como exemplo as relações entre a *Compagnie Sud-Ouest*, que explora importante concessão de estrada de ferro, e a *Compagnie Secondaire*, que executa as suas construcções.

Empréstimo externo

Com o fim de executar o primeiro trecho da linha actualmente em tráfego, o *Diario Official* de 14 de Abril de 1895 publicou o prospecto de um empréstimo de cem milhões de francos dividido em quatro series de vinte e cinco milhões cada uma.

Da primeira serie deste empréstimo, correspondente ao computo de vinte e cinco milhões de francos, dividida em obrigações preferenciaes de quinhentos francos, — vinte libras, — ou quatro centos e quatro marcos, — com o juro pagavel em — Paris, Bruxellas, Londres, Berlim, ou Frankfort S/M, — com o juro annual de 5 %, e amortisaveis em noventa annos, acham-se em circulação actualmente 49.667 obrigações correspondentes a 8.766:170\$037 — ouro —.

E' me grato registrar o concurso valiosissimo que me foi prestado n'aquella data pelo Dr. João Teixeira Soares, nesta praça, e os

Srs. Hector Legru, e Louis François Dorizon, que puzeram a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande em contacto com a *Société Générale pour favoriser le développement du commerce et de l'Industrie en France*.

Do Governo da Nação merecemos sempre o melhor acatamento. Elle reconheceu sempre a necessidade do empreendimento para cuja realisação todos os sacrificios serão empregados.

Apezar do Presidente da Republica, Dr. Prudente de Moraes, em quem encontrei sempre verdadeiro apoio, attender os nossos direitos, o aviso de 17 de Outubro de 1896, do então Ministro da Viação, Dr. Antonio Olyntho dos Santos Pires, creou ao meu substituto, serios embarços, facto ao qual me refiro, para que mais uma vez se torne bem patente o nosso direito. O aviso referido mandava pagar as £. £. depositadas em Londres ao par, qualquer que fosse o cambio.

Dirigiu-se então o Dr. Fernandes Pinheiro ao Presidente da Republica, e com tal proficiencia o fez, que, em Aviso de 28 de Novembro de 1896, o Sr. Dr. Joaquim Murtinho, ministro da Viação do Dr. Manoel Victorino, então Presidente, firmou a verdadeira doutrina, considerando nullo o erroneo Aviso de 17 de Outubro de 1896; incontestavelmente esse acto de justiça tornou para esta empresa da maior estima o nome do Dr. Manoel Victorino.

Por esse mesmo motivo estou certo de que, sem a menor difficuldade, o actual Ministro da Fazenda, Ministro da Viação daquella época, com a mesma competencia e saber, resolverá o pagamento á Companhia das differenças que lhe são devidas pelos prejuizos que tem tido, satisfazendo o seu serviço de amortização e juro em especie — ouro, — tendo sido forçada a receber em titulos — funding loan — pelo que mantem o seu protesto.

A firmeza com que a nossa Empresa tem satisfeito os seus compromissos na Europa, unicos que ella possui, constitue uma garantia para a emissão das nossas séries, principalmente com a declaração que na patriotica mensagem de 3 do corrente, dirigiu ao congresso o Exm. Sr. Presidente da Republica.

A cotação ainda pouco conveniente, no mercado, dos nossos titulos, bem como a dos da Sud-Ouest-Brésiliens, nos tem feito retardar

um pouco, aguardando occasião opportuna para emittir a 2.^a série de vinte e cinco milhões de francos, destinada ao prolongamento das linhas, pelo menos até ao Porto da União da Victoria, ao Sul, e até Itararé, ao norte, tanto quanto possível num percurso, nunca inferior a 250 kilometros, dos estudos approvados.

Entres as diversas contas figura a de garantia da construcção correspondente ao fundo especial ao qual se refere o art. 7 dos estatutos; trafegadas as linhas a que elle se refere, é nosso intento, de accôrdo com os banqueiros, recolher á agencia do Governo Brasileiro em Londres, não só a sua importancia como os demais saldos de que possamos dispôr existentes na Europa.

Esta exposição, de character mais de propaganda para conhecimento da nossa estrada, limita-se a dar informações geraes aos nossos accionistas, devendo ser prestados pelo conselho director, na proxima assembléa geral ordinaria, os esclarecimentos que forem julgados necessarios.

Em nome da Directoria que me cabe a honra de presidir, e da qual fazem parte o Dr. José Francisco dos Santos Queima e o capitão tenente Luiz Gomes Pereira, administração eleita em 30 de Dezembro do anno findo, em substituição á que então se retirou, composta dos illustres engenheiros Drs. Augusto Fernandes Pinheiro e Americo Werneck e o Sr. Narciso Fernandes da Silva Neves, venho trazer ao vosso conhecimento todas as informações exaradas no presente relatorio.

Tendo brevemente de emprehender viagem á Europa, e entendendo os meos collegas de Directoria conveniente conservar eu as funcções de Director-Presidente, para melhor examinar os negocios desta Empreza, no estrangeiro, communico aos Srs. accionistas não solicitar a licença á qual se refere o art. 19 dos nossos estatutos, por manter o pleno exercicio que me assiste *ex-vi* do art. 15 da nosso lei organica.

Terminando, em meu nome e no dos meus collegas, registro o zelo com que todo o pessoal tem cumprido o seu dever, agradecendo o valioso concurso do nosso engenheiro chefe, Dr. Fabio Hostilio de Moraes Rego, e do nosso representante em Paris, o Sr. Hector Legru.

O parecer do Conselho Fiscal composto dos Srs. Augusto José Ferreira e commendador Luciano Montenegro, que valiosos serviços têm prestado a esta Empresa, e do supplente em exercicio, Sr. Reginaldo Gomes da Cunha, vos indicará como melhor resolver quanto ás contas do anno findo.

A medalha commemorativa da realisação da E. F. São Paulo—Rio Grande, á qual se refere o art. 27 dos estatutos, será brevemente cunhada e de certo registrará para os vindouros o empreendimento mais util em execução, por occasião do centenario do descobrimento do Brazil.

Srs. Accionistas, todo o empenho do Conselho Director da E. F. São Paulo—Rio Grande é contribuir para o desenvolvimento da nossa Patria, esforçando-se para que tenha a maior amplitude a viação ferrea nacional, esperando merecer sempre a mesma confiança do centro dos nossos banqueiros na Europa, a « *Société Générale pour favoriser le developpement du commerce et de l'industrie en France* » e o auxilio dos Poderes Constituidos da Republica dos Estados Unidos do Brazil.

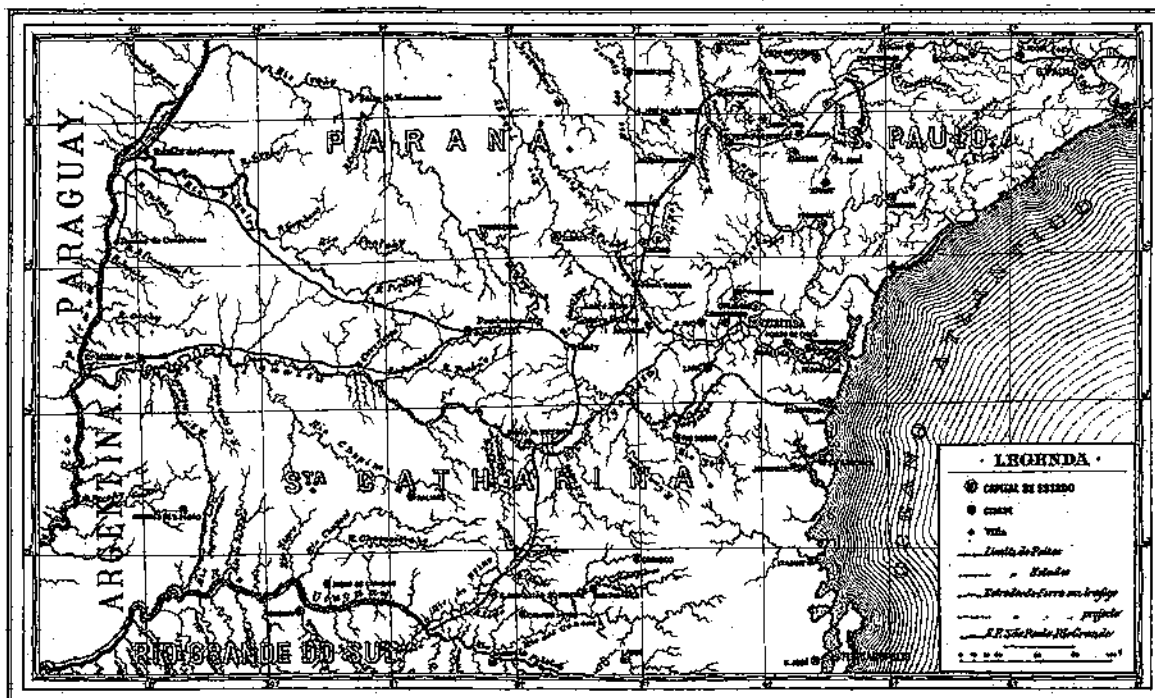
Rio de Janeiro, 12 de Março de 1900.

Antonio Rocco de Rodrigues

Presidente da E. F. São Paulo—Rio Grande.

E.F. SÃO PAULO-RIO GRANDE.

MAPPA GERAL DE ACCORDO COM O DECRETO 10432 DE 9 DE NOVEMBRO DE 1889.

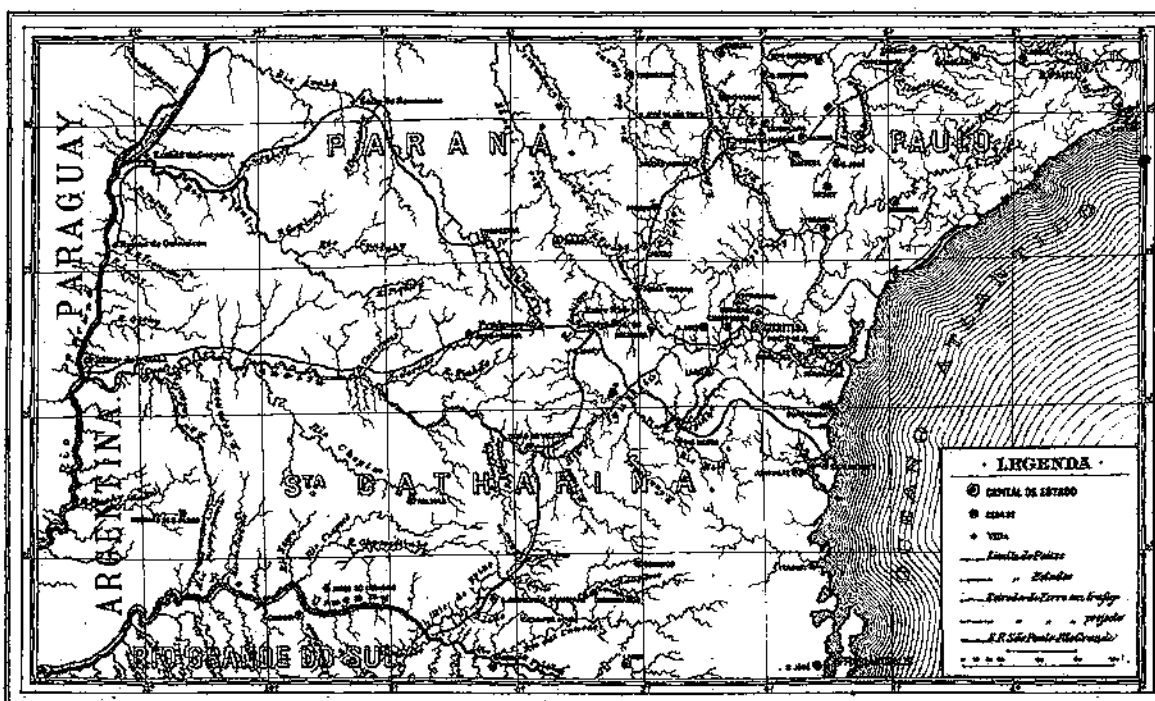


Lith. Paulo Roberto & Pinho, Rio.

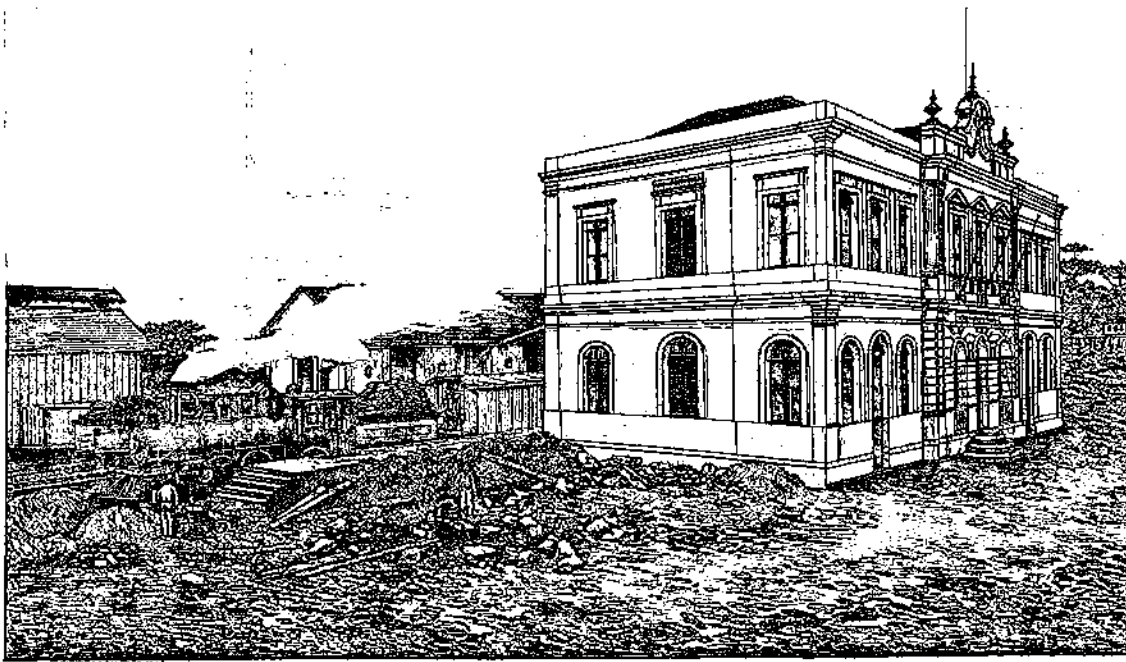


E.F. SÃO PAULO-RIO GRANDE.

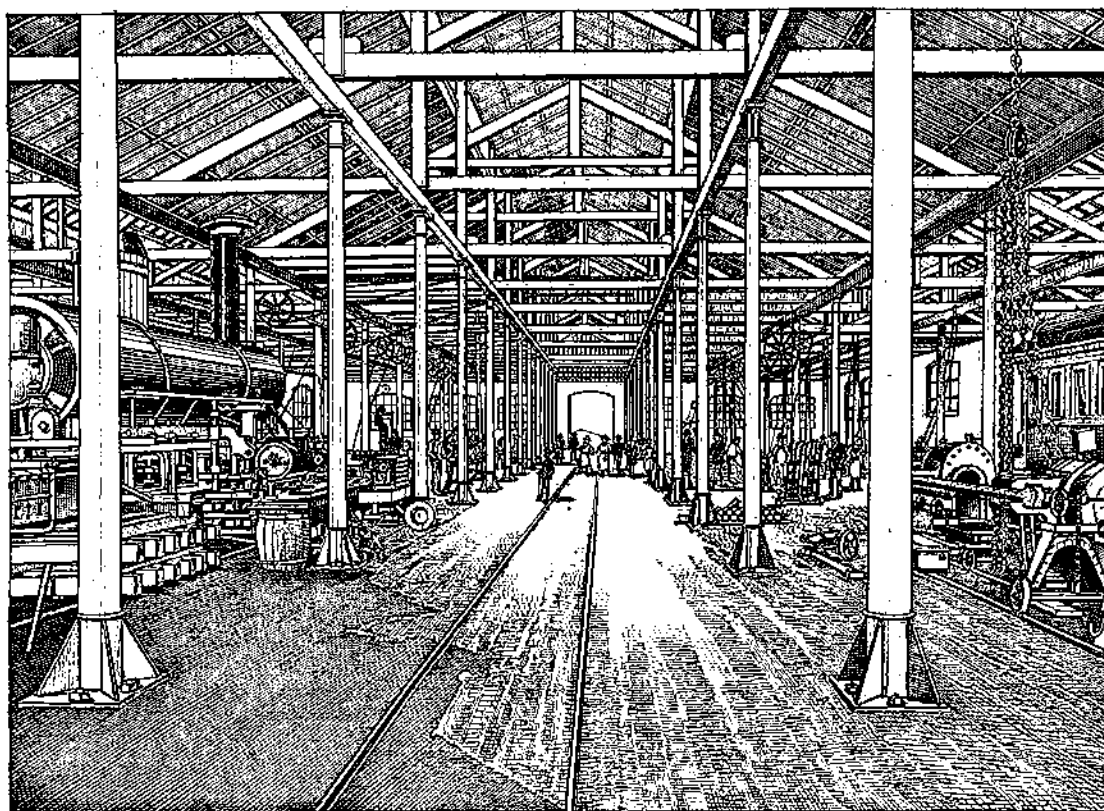
MAPPA COM AS MODIFICAÇÕES PROPOSTAS EM 1900 PELO PRESIDENTE DR. ROXO DE RODRIGUES



Lith. Paulo Roberto & Pinho, Rio.

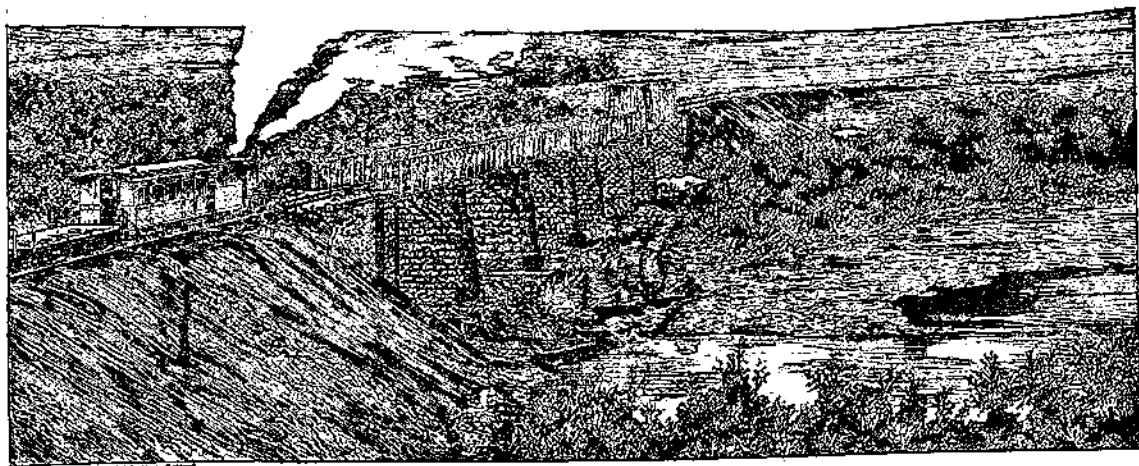


E. F. SÃO PAULO-RIO GRANDE — ESTAÇÃO ROXO DE RODRIGUES EM PONTA GROSSA



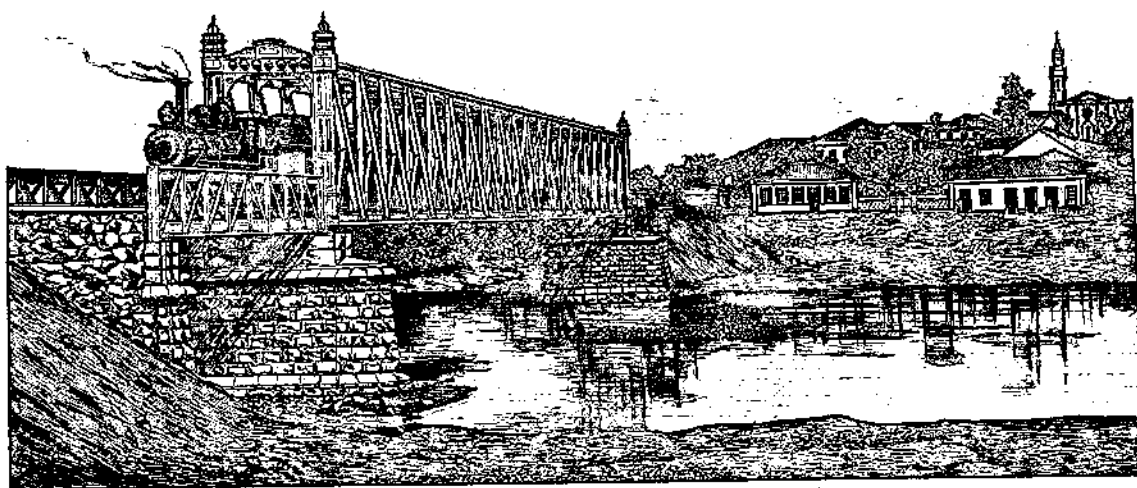
LITH. PAULO ROBIN & PIKING.

E. F. SÃO PAULO-RIO GRANDE — OFFICINAS EM PONTA GROSSA



LITH. PAULO ROBIN & FILHO.

E. F. SÃO PAULO-RIO GRANDE — PONTE SOBRE O TYBAGY



LITH. PAULO ROBIN & FILHO.

E. F. SÃO PAULO-RIO GRANDE — PONTE SOBRE O YAPÓ EM CASTRO

ANNEXOS

ANNEXO A

CONSOLIDAÇÃO DAS CLAUSULAS QUE REGEM A CONCESSÃO DA ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO RIO-GRANDE, CONFORME OS DECRETOS DE 1889 A 1900, ORGANISADA PELO ENGENHEIRO CHEFE DO ESCRIPTORIO TECHNICO, DR. ANTONIO ALVES DA SILVA E SÁ

I

E' concedida á Sociedade Anonyma Estrada de Ferro São Paulo Rio Grande, privilegio por 90 annos e garantia de juros de 6% (seis por cento) em ouro, ao anno, durante 30 annos, para a construcção, uso e gôso de uma estrada de ferro, que partindo do «Registro do Itararé» no Estado de São Paulo, va terminar no rio Uruguay, Estado do Rio-Grande do Sul, com um ramal dividindo-se em Therezina em tres, dos quaes um communica com a Republica Argentina, outro com a do Paraguay e o terceiro dirige-se para Guarapuava.

Além do privilegio e garantia o Governo concede :

1.º Cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionaes, e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e pósses, excepto as indemnisações que forem de direito, em uma zona maxima de 15 kilometros para cada lado do eixo das linhas de que se tracta, comtanto que a área total de taes terrenos não exceda da que correponder á média de 9 (nove) kilometros para cada lado da extensão total das referidas linhas. A Estrada de Ferro deverá utilizar esses terrenos dentro do prazo de 50 (cincoenta) annos á contar da data da concessão sob pena de perder o direito aos que não tiverem sido utilizados ao findar aquelle prazo

2.º Direito de desapropriar na fórma do Dec 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.

3ª 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 á que deva ficar sujeita a empresa.

Clausula I do Dec. n. 1432, de 9 de Novembro de 1889, e III do Dec. n. 305 de 7 de Abril de 1890.

II

O capital garantido e com os juros de 6 % (seis por cento) ao anno, em ouro, durante 30 annos, será o que fôr necessario á construcção da estrada e ramaes, a que se refere a clausula precedente, até ao maximo que em caso algum poderá ser excedido, correspondente a 30:000\$000 por kilometro de extensão total da mesma linha.

Clausula II do Dec. n. 462, de 7 de Junho de 1890.

III

A Estrada de Ferro organizada de accôrdo com as leis e regulamentos em vigor, terá representante ou domicilio legal na Republica dos Estados Unidos do Brazil

Clausula III do Dec. n. 1432 de 9 de Novembro de 1889.

IV

Os trabalhos de construcção não poderão ser encetados sem prévia autorisação do Governo, para isso os projectos de todos esses trabalhos serão organisados em duplicata e submettidos a approvação do mesmo Governo.

Um dos exemplares será devolvido depois de rubricado pelo chefe da Directoria das Obras Publicas do Ministerio da Viação, e o outro ficará archivado no mesmo Ministerio.

Clausula V do Dec. n. 1432, de 9 de Novembro de 1889.

V

Serão apresentados á aprovação do Governo os estudos definitivos das estradas de ferro que constituem o objecto da mesma concessão.

Esses estudos poderão ser apresentados por secções de extensão não inferior a 100 kilometros, comtanto 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 :

1.º 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 1:4.000, com indicação dos raios de curvatura e a configuração do terreno representada por meio de curvas de nível 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 as minas.

N'essa 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 1:400 para as alturas e de 1:4000 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 horisontaes traçadas abaixo do plano de comparação :

I. As distancias kilometricas, contadas á 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 nas plantas será indicada a posição das estações, paradas, obras d'arte, e vias de comunicação transversaes.

2.º Perfis transversaes na escala de 1.200 em numero sufficiente para o calculo de movimento de terras.

3.º Projecto de todas as obras d'arte necessarias para o estabelecimento da estrada, suas estações e dependencias, e abastecimento d'aguas as locomotivas, incluindo os typos geraes que forem adoptados.

Estes projectos compôr-se-hão de projecções horisontaes e verticaes e de secções transversaes e longitudinaes, na escala de 1.200.

4.º Plantas de todas as propriedades que fôr preciso adquirir por meio de desapropriações.

5.º Relação das pontes, viaductos, pontilhões e boeiros, com as principaes dimensões, posição na linha, systema de construcção e quantidade da obra.

6.º Tabella de quantidade das excavações necessarias para executar-se o projecto com indicação da classificação provavel, e bem assim a das distancias de médias de transporte.

7.º Tabella dos alinhamentos e dos seus desenvolvimentos, raios das curvas, inclinação e extensão das declividades.

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

9.º Tabella dos preços compostos e elementares em que basearse o orçamento.

10.º Orçamento da despesa total do estabelecimento da estrada, dividido nas seguintes classe :

- I. Estudos definitivos e locação da linha.
- II. Movimento de terras.
- III. Obras d'arte correntes.
- IV. Obras d'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 carros.

VIII. Material rodante, mencionando-se especificadamente o numero de locomotivas e de vehiculos de todas as classes.

IX. Telegrapho electrico.

X. Administração, direcção e conducção dos trabalhos de construcção.

XI. Relatorio geral e memoria descriptiva, não sómente dos terrenos atravessados pelo traçado da estrada, mas tambem da zona mais directamente interessada.

N'este 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.

Clausula VII do Decreto n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

VI

Procurar-se-ha dar ás curvas o maior raio possivel.

O raio minimo será de 100 metros.

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

A declividade maxima será de 8 %.

A Estrada será dividida em secções de serviços de locomotivas procurando-se em cada uma d'estas uniformisar as condições technicas, de modo á effectuar o melhor aproveitamento da força dos motores.

As rampas, contra-rampas, e patamares, serão ligados por curvas verticaes de raios e desenvolvimento conveniente. Toda a rampa seguida de uma contra rampa será separada d'esta por um patamar de 30 metros pelo menos; nos tunneis e nas curvas de pequenos raios se evitará o mais possivel o emprego de fortes declives.

Sobre as grandes pontes e viaductos metallicos, bem como á entrada d'essas 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.

Clausula VIII do Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

VII

A Estrada será de via singela, mas terá os desvios necessarios e linhas auxiliares precisas para o desenvolvimento dos trens.

A distancia estre as faces internas dos trilhos será de 1^m00.

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

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

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

Clausula XI do Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

VIII

A Estrada de Ferro executará todas as obras de arte e fará todos os trabalhos necessarios para que se evite todo obstaculo ao escoamento das aguas e para que a direcção das outras vias de communição existentes não receba sinão 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 Estrada a expensas suas as obras que os mesmos cruzamentos tornarem necessarias, ficando tambem á seu cargo as despesas com os signaes e guardas que forem precisos para as cancellas durante o dia e a noite.

Terá n'este caso a Estrada 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 se 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, permittirá que para identidos fins taes obras se effectuem em qualquer tempo desde que d'ellas não resulte damnos 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 d'estes, 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 trêns a circulação da via de comunicação ordinaria, se esta fôr nas proximidades das povoações ou tão frequentada que se torne necessaria esta precaução, á juizo do Governo, podendo este exigir além d'isto, uma casa de guarda sempre que reconhecer essa necessidade.

Clausula X do Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

IX

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

Além d'isto haverá de distancia em distancia, no interior dos tunneis, nichos de abrigo.

As aberturas dos poços de construcção e ventilação dos tunneis serão guarnecidas de um parapeito de alvenaria de dois metros de altura e não poderão ser feitas nas vias de communicação existentes.

Clausula XI do Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

X

A Estrada de Ferro 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 d'arte serão fixados por occasião da execução, tendo em attenção a natureza do terreno e as pressões supportadas, de accôrdo entre a Estrada e o Governo.

A Estrada será obrigada á ministrar osapparelhos e pessoal necessarios ás sondagens e fincamentos de estacas de ensaio 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 longerões, não será tolerado.

Antes de entregues á circulação todas as obras d'arte serão experimentadas fazendo-se passar e repassar sobre ellas com diversa velocidades, e depois estacionar algumas horas, um trem composto de locomotivas, ou em falta destas, de carros de mercadorios, quanto possivel, carregados. As despesas destas experiencias correrão por conta da Estrada.

Clausula XII do Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

XI

A Estrada de Ferro construirá todos os edificios e dependencias necessarias para que o trafego se effectue regularmente e sem perigo para a segurança publica.

As estações conterão salas de espera, bilheteria, accomodações para o agente, armazens para mercadorias, caixas d'agua, latrina, mictorios, rampa de carregamento e embarque de animaes, balanças, relógios, lampeões, desvios, cruzamentos, chaves, signaes e cercas.

As estações e paradas terão mobilia apropriada.

Os edificios das estações e paradas terão do lado da linha uma plata-forma coberta para embarque e desembarque de passageiros.

As estações e paradas terão dimensões de accôrdo com a sua importancia. O Governo poderá exigir que a Estrada faça nas estações e paradas os augmentos reclamados pelas necessidades da lavoura, commercio e industria.

Clausula XIII do Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

XII

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

Clausula n. XIV do Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

XIII

O trem rodante compor-se-ha de locomotivas, alimentadores (tenders), carros de 1ª e 2ª classes para passageiros, carros especiaes para o serviço do correio, wagons de mercadorias, inclusive os de gado, lastro, freio, e finalmente de carros para a conducção 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 transporte por estradas de ferro, e segundo o typo que fôr adoptado de accôrdo com o Governo, de modo a poder circular indistinctamente em todas as estradas pertencentes á Sociedade Anonyma.

A estrada deverá fornecer o trem rodante proporcionalmente á extensão de cada uma das secções em que se dividir a Estrada, e que a juízo do Governo deva ser aberta ao transito publico, e se nessa secção o trafego exigir, á juízo do fiscal por parte do Governo, maior numero de locomotivas, carros de passageiros, wagons 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 Estrada incorrerá na multa de 2 á 5:000\$000 por mez de demora além dos seis mezes que lhe são concedidos para o augmento do trem rodante acima referido.

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

Clausula XV do Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

XIV

Todas as indemnisações e despesas motivadas pela construcção, conservações, trafego e reparação da Estrada de Ferro, correrá exclusivamente e sem excepção, por sua conta.

Clausula XVI do Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

XV

A Estrada 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.

Clausula XVII do Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

XVI

A Estrada de Ferro será obrigada á conservar, com cuidado, durante todo o tempo da concessão, e á 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 Estrada.

No caso de interrupção do trafego, excedente de 30 dias consecutivos, por motivo não justificado, o Governo terá o direito de impôr um amulta por dia de interrupção, igual á renda liquida do dia anterior á ella, e restabelecerá o trafego, correndo as despesas por conta da Estrada.

Clausula XVIII do Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

XVII

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 póstes das linhas telegraphicas que a Estrada é obrigada á construir em toda a extensão da linha, responsabilizando-se a mesma Estrada pela guarda dos fios, póstes eapparelhos electricos que pertencerem ao Governo.

Emquanto isto não se realizar, a Estrada é obrigada á expedir telegrammas do Governo com 50 % (cincoenta por cento) de abatimento da tarifa estabelecida para os telegrammas particulares.

Clausula XIX do Dec. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

XVIII

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

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

Clausula XX do Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

XIX

A fiscalização da Estrada e do serviço será incumbida á um engenheiro fiscal e seus ajudantes nomeados pelo Governo e por elle pagos, aos quaes compéte velar pelo fiel cumprimento das presentes condições.

Esta fiscalização será paga pela Estrada de Ferro, que para esse fim concorrerá annualmente com a quantia de 14:000\$000 paga por semestre á vencer.

O exame bem como o ajuste de contas de receita e despesa para o pagamento dos juros garantidos, compéte a uma commissão composta do engenheiro fiscal e por elle presidida, ou por quem suas vezes fizer, de um agente da Estrada e de mais um empregado designado pelo Governo.

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

Clausula XXI do Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

XX

Se 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 Estrada a sua demolição ou reconstrucção total ou parcial, ou fazel-o por administração á custa da mesma Estrada.

Clausula XXII do Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

XXI

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

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

Clausula XXIII do Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

XXII

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

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

Clausula XXVI do Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

XXIII

Pelos preços fixados n'essas tarifas a Estrada será obrigada á 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.

Clausula XXV do Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

XXIV

A Estrada do Ferro 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. Esta baixa de preço se fará effectiva com o consentimento do Governo, sendo o publico avisado por meio de annuncios afixados nas estações e insertos nos jornaes. Se a Estrada fizer transportes por preços inferiores aos das tarifas sem aquelle prévio consentimento, o Governo poderá applicar a mesma redução á todos os transportes de igual cathegoria, isto é, pertencentes á mesma classe de tarifas, e os preços assim reduzidos, não tornarão a ser elevados, como no caso de

prévio consentimento do Governo, sem autorização expressa d'este, avisando-se o publico com um mez, pelo menos, de antecedencia.

As reduções cõcedidas á indigentes não poderão dar lugar á applicação d'este artigo.

Clausula XXIV do Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

XXV

A Estrada de Ferro obriga-se á transportar gratuitamente:

1.º Os colonos e immigrants, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos aratorios.

2.º As sementes e as plantas enviadas pelo Governo, ou pelos Presidentes dos Estados, para serem gratuitamente distribuidas pelos lavradores.

3.º 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 pertencentes ao Thesouro Federal ou Estadoal, sendo os transportes effectuados em carro especialmente adaptados para esse fim.

Serão transportados com o abatimento de 50 % (cincoenta por cento) sobre os preços das tarifas :

1.º As autoridades, escoltas policiaes, e respectiva bagagem, quando forem em deligencia.

2.º Munição de guerra e qualquer numero de soldados do exercito e da guarda nacional ou da policia, com seus officiaes e respectiva bagagem, quando mandados á serviço do Governo á qualquer parte da linha, dada a ordem para tal fim pelo mesmo Governo Federal ou Estadoal ou outras autoridades que para isso forem autorisadas.

3.º Todos os generos de qualquer natureza que sejam pelo Governo Federal ou Estadoal 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 15 % (quinze por cento).

Terão também abatimento de 15 % (quinze por cento) 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 Estrada porá ás suas ordens todos os meios de transporte de que dispuzer.

N'este caso o Governo, se o preferir, pagará á Estrada 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.

Clausula XXVII do Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

XXVI

Logo que os dividendos excederem á 12 % (doze por cento), 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.

Clausula XXVIII do Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

XXVII

O Governo poderá fazer, depois de obtida a Estrada, concessão de ramaes para uso particular, partindo das estações ou de qualquer ponto da linha concedida, sem que a Estrada tenha direito á qualquer indemnisação, salvo se houver augmento eventual de despesa de conservação.

Todas as obras, definitivas ou provisórias, necessarias para obter, n'este caso, a segurança do tráfego, serão feitas sem onus para a Estrada.

Clausula XXIX do Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

XXVIII

Na época fixada para a terminação da concessão, a Estrada de Ferro e suas dependências deverão achar-se em bom estado de conservação. Se no ultimo quinquennio da concessão a conservação da Estrada fôr descuidada, o Governo terá o direito de confiscar a receita e empregar-a n'aquelle serviço.

Clausula XXX do Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

XXIX

O Governo terá o direito de resgatar a Estrada á que se refere a presente concessão, depois de decorridos 30 annos da data do Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

O preço do resgate será regulado, em falta de accôrdo pelo termo médio do rendimento liquido do ultimo quinquennio, e tendo-se em consideração a importancia das obras, material e dependências, no estado em que estiverem então, não sendo esse preço inferior ao capital garantido, se o resgate se effectuar antes de expirar o privilegio.

Se o resgate se effectuar depois de expirado o prazo do privilegio o Governo só pagará á Estrada 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 construcção da mesma Estrada.

A importancia do resgate poderá ser paga em titulos da divida publica interna de 5 % (cinco por cento) de juro annual.

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

Clausula XXXI do Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

XXX

A Estrada de Ferro não poderá alienar a estrada ou parte desta, sem prévia autorização do Governo.

Clausula XXXII do Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

XXXI

E' concedida á Sociedade Anonyma Estrada de Ferro São Paulo Rio-Grande, a garantia de juros de 6 % (seis por cento) ao anno, ouro, sobre o capital que fôr fixado e reconhecido pelo Governo como necessario e sufficiente á construcção do tronco e ramaes, para acquisição do respectivo material fixo e rodante, e outros, linha telegraphica, compra de terrenos, indemnisações de bemfeitorias e quaesquer despesas 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 á essas secções, 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 character geral, documentos e requisitos necessarios á execução de todos os trabalhos, quer digam respeito ao leito da Estrada, quer ás suas obras d'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 character geral exigidos, a Estrada sujeitará á approvação do Fiscal por parte do Governo, os de detalhe necessarios á construcção das obras d'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 se findo esse praso a Estrada 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 Estrada será obrigada a fazel-as, e se a não fizer, será deduzida do capital garantido a somma gasta na obra executada sem a modificação exigida.

§ 2.º Se alguma alteração fôr feita em um ou maior numero dos ditos planos, desenhos, documentos e requisitos já approvados pelo

Governo, sem consentimento deste, a Estrada 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.

Se porem 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.

Clausula XXXIII do Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

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 praso de 30 annos pela seguinte fórma :

§ 1.º Enquanto durar a construcção das obras, os juros de 6 % (seis por cento) ao anno, em ouro, serão pagos sobre as quantias que tiverem sido depositadas pela Estrada em casa dos agentes financeiros do Brasil 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 fórma da clausula precedente, e de um terço do mesmo capital no segundo anno.

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

§ 3º Entrégue a Estrada ou parte d'esta 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 e devidamente examinados pelos agentes do Governo.

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

Clausula XXXII do Dec n. 1.983 A, de 7 de Março de 1895 e II do Dec n. 462, de 7 de Junho da 1890.

XXXIII

A construcção das obras não será interrompida, e se a 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.

Se no prazo fixado, não estiverem concluidos todos os trabalhos de construcção da Estrada, e esta aberta ao trafego publico, a Estrada pagará uma multa de 1 á 2 % (um á dois por cento) por mez de demora sobre as quantias despendidas pelo Governo com a garantia até essa data.

E, se passados 12 meses além do prazo fixado acima, não ficarem concluidas 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.

Clausula XXXIII do Dec. n. 1.983 A, de 7 de Março de 1895.

XXXIV

As despesas de custeio da Estrada comprehendem as que se fizerem com o trafego de passageiros, de mercadoria, com reparos e

conservação do material rodante, officinas, estações e todas as dependências da via ferrea, taes como armazens, officinas, depósitos de qualquer natureza, do leito da Estrada e todas obras de arte á ella pertencentes.

Clausula XXXVI do Dec. n. 10.432, de 9 Novembro de 1889.

XXXV

A Estrada de Ferro obriga-se ainda :

1.º A exhibir sempre que lhe forem exigidos, os livros de receita e despeza do custeio e seu movimento, 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 autorisados, e bem assim á entregar semestralmente aos supraditos fiscaes ou ao Governo Estadual um relatorio circumstanciado do estado dos trabalhos em construcção e da estatistica do trafego, abrangendo as despesas do custeio convenientemente especificadas, e o peso, volume, natureza e qualidade das mercadorias que transportar, com declaração das distancias médias por ellas percorridas, da receita de cada uma das estações e da estatistica de passageiros, sendo estes devidamente classificados, podendo o Governo, quando entender conveniente, indicar modelos para as informações que a Estrada 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 a outra empreza, ficando entendido que qualquer accôrdo que celebrar não prejudicará o direito do Governo ao exame das estipulações que effectuar e á modificação destas, se 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 aprovação do mesmo Governo.

Clausula XXXVII do Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

XXXVI

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

Clausula XXXVIII do Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

XXXVII

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

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

Clausula XXXVII do Dec. n. 1.983 A, de 7 de Março de 1895.

XXXVIII

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

Clausula XXXVIII do Dec. n. 1.983 A, de 7 de Março de 1895.

XXXIX

Pela inobservancia de qualquer das presentes clausulas e para a qual não se tenha comminado pena especial, poderá o Governo impôr

multas de 200\$000 (duzentos mil réis) até 5:000\$000 (cinco contos de réis), e o dobro na reincidência.

Clausulas XXXIX do Dec. n. 1.983 A, de 7 de Março de 1895, e XLVIII do Decreto n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

XL

Se decorridos os prazos fixados, não quizer o Governo prorogal-os, poderá declarar caduco o contracto.

Clausula XLIX do Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889.

XLI

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

Clausula XLIX do Dec. n. 1.983 A, de 7 de Março de 1895.

ANNEXO B

BALANÇO DA ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO-RIO GRANDE, EM 28 DE FEVEREIRO DE 1900

ACTIVO

Accionistas		10.200:000\$000
Privilegios e Construcção.....		6.848:146\$121
Estrada em trafego.....		7.564:200\$000
Estudos definitivos.....		840:040\$000
Caução.....		400:000\$000
Titulos em Carteira.....		1.589:320\$914
Bens de Raiz.....		1.232:945\$550
Diversas Contas.....		4.348:104\$543
Caixa:		
Em c/c em papel.....	924:657\$072	
Em c/c. ouro.....	869:823\$630	
Em moeda corrente.....	300:617\$791	2.095:098\$493
		<u>35.117:855\$621</u>

PASSIVO

Capital.....	24.000:000\$090
Caução da Directoria.....	400:000\$000
Emprestimo externo.....	8.766:170\$037
Diversas Contas.....	1.951:685\$584
	<u>35.117:855\$621</u>

Movimento de Acções

De 31 de Março de 1899 a 12 de Abril de 1900 foram feitas as seguintes transferencias:

Acções integrodas.....	27.739
» » com 20 %.....	30.000
Cauções.....	22.452
Resgate de cauções.....	27.252
Re-caução.....	21.852
	<u>129.295</u>

Rio de Janeiro, 28 de Fevereiro de 1900.

ANTONIO ROXO DE RODRIGUES,
Director-Presidente.

BRASILIO BRESSANE,
Chefe da Contabilidade.

ANNEXO C

Estatutos da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande

(SOCIEDADE ANONYMA)

CAPITULO I

DOS FINS, SÉDE, PRAZO DE DURAÇÃO E CAPITAL

Art. 1.º Sob a denominação de Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande fica constituída, com séde e fôro juridico nesta cidadê, uma sociedade anonyma, que tem por fim a construcção, uso e goso da Estrada de Ferro de Itararé ao Rio Uruguay e os ramaes e sub ramaes, communicando com as Republicas Argentina e do Paraguay e com a cidade de Guarapuava.

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

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

Art. 4.º 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. 5.º Os accionistas impontuaes 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 reemettidas e seu producto levado ao fundo de reserva.

CAPITULO II

DOS LUCROS LIQUIDOS, FUNDO DE RESERVA E DIVIDENDO

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

Art. 7.º 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 construção.

Paragrapho unico. O fundo de reserva para garantia da construção poderá ser formado por qualquer meio combinado com o syndicato prestador de capitaes.

Art. 8.º Dos lucros verificados em cada semestre deduzir-se-ha nunca menos de dez por cento (10 %), a juizo da directoria, para o fundo de reserva, sendo o restante dividido pelos accionistas.

§ 1.º O pagamento dos dividendos será realizado contra a entrega das cautelas das respectivas acções, em que será passado o competente recibo, e serão substituidas por novas, que darão direito ao dividendo seguinte.

§ 2.º Os dividendos não reclamados no prazo de cinco annos, contados da data fixada para o pagamento, ficarão pertencendo á companhia.

CAPITULO III

DAS ASSEMBLÉAS GERAES

Art. 9.º 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 legítimas para fazer parte das Assembléas Geraes:

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

Art. 11. Os accionistas que possuírem 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.

§ 1.º Se 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.

§ 2.º 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 dois terços do capital, e, neste caso, serão feitas segunda e terceira convocação, só na ultima podendo funcionar com qualquer numero excedente de tres, na forma do paragrapho antecedente.

§ 3.º 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.

§ 4.º 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.

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

§ 6.º Cabe ao presidente o voto de qualidade, nas assembléas geraes, nos casos de empate, e a apresentação de um relatorio annual sobre os negocios sociaes.

Art. 14. Compete ás Assembléas Geraes:

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

CAPITULO IV

DA ADMINISTRAÇÃO

Art. 15. A administração da companhia ficará a cargo de tres directores, dos quaes será presidente o designado pela assembléa geral, competindo-lhe a representação da companhia 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, a presidencia das assembléas geraes e a designação do director que deverá substituí-lo.

Art. 16. Para exercer o lugar 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 substituído 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. Cada director terá a remuneração annual de 15:000\$, e cada membro do conselho fiscal o de 2:400\$, pagos em prestações mensaes.

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 empréstimo, 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.

CAPITULO VI

DISPOSIÇÕES PERMANENTES

Art. 26. Para rememorar os serviços do Dr. Antonio Roxo de Rodrigues, prestados em diversas épocas, como presidente da Estrada de Ferro S. Paulo-Rio-Grande passa a estação principal, situada em Ponta Grossa, a denominar-se — Estação Roxo de Rodrigues.

Art. 27. Para commemorar a realização da Estrada de Ferro S. Paulo Rio Grande, mandará a directoria cunhar medalhas, tendo, além dos dizeres adequados, em uma das faces a seguinte inscripção — Viação estrategica e internacional do Brazil, e o nome dos presidentes da companhia, até esta data, e na outra a principal estação da Estrada, a que se refere o artigo anterior.

ANNEXO D

RELAÇÃO DOS ACCIONISTAS DA ESTRADA DE FERRO S. PAULO-RIO GRANDE
EM 12 DE ABRIL DE 1900

NUMEROS	NOMES	ACÇÕES INTEGRADAS	ACÇÕES COM 10 %	TOTAL
1	Antonio de Siqueira.....	30	30	60
2	» José Alves Coelho.....	35	35	70
3	» Candido Teixeira.....	69	69	138
4	» de Paula Freitas (Dr.).....	200	200	400
5	» Roxo de Rodrigues (Dr.).....	6.682	.....	6.682
6	» Augusto Fernandes Pinheiro (Dr.).....	200	.....	200
7	» Augusto O. Gomes de Castro (Dr.).....	20	20	40
8	» Cesar de Miranda Jordão (Dr.).....	60	60	120
9	» Coelho da Silva.....	10	10	20
10	» M. de Barros Vasconcellos.....	.....	24	24
11	Afonso de Alencastro Graça.....	10	10	20
12	» Pinto Guimarães (Dr.).....	6	6	12
13	» da Cunha e Mello (menor).....	150	150	300
14	Alfredo da Graça Couto.....	10	10	20
15	» Augusto de Almeida.....	21	21	42
16	Adolpho de Barros.....	.....	2.846,9	2.846,9
17	» Schmidt.....	635	635	1.270
18	Alvaro Joaquim de Oliveira (Dr.).....	10	10	20
19	Alvaro da Cunha e Mello (menor).....	150	150	300
20	» (menor, filho de :).....	4	.....	4
21	Arthur Alvim (Dr.).....	10	10	20
22	Abel Ferreira de Mattos (Dr.).....	2,5	2,5	5
23	» Graça.....	40	40	80
24	Alexandre F. de Alencar.....	10	10	20
25	A. C. Pinto de Almeida.....	4,5	4,5	9
26	Americo Werneck (Dr.).....	1.674	874	2.548
27	Amelia Pinheiro Werneck (D.).....	200	200	400
28	Aida Pinheiro Werneck (D.).....	200	200	400
29	Adriano da Cunha e Mello (menor).....	150	150	300
30	Alberto Fernandes Goes.....	40	.....	40
31	Adylis (menor).....	2	.....	2
32	Bento P. Ribeiro Pereira de Sampaio.....	30	30	60
33	Baroneza de Bemposta.....	136	136	272
34	Barão de Araujo Ferraz.....	50	50	100
35	» » Sampaio Vianna.....	10	10	20
36	» » Santa Cruz.....	10	10	20
37	Banco do Credito Movei.....	6.958,9	5.985	12.943,9
38	» Rural e Hypothecario.....	120	120	240
39	» União de Credito.....	360	360	720
40	» de Credito e Comissões.....	.....	100	100
41	» da Republica do Brazil.....	.....	60	60
42	» Internacional.....	10	10	20
	A' transportar.....	18.319,9	12.648,9	30.968,8

NÚMEROS	NOMES	ACÇÕES INTEGRADAS	ACÇÕES COM 10 %	TOTAL
	Transporte.....	18.319,9	12.648,9	30.968,8
43	Banco da Lavoura e Commercio do Brazil.....	110	100	210
44	» Constructor do Brazil.....	24.115	(*) 30.000	54.115
43	Brazilio-Bressane.....	15	.....	15
46	Companhia Titulos da Bolsa.....	191	191	382
47	» Promotora de Industria e Melhora- mentos.....	65	65	130
48	Companhia Rural do Brazil.....	.....	150	150
49	Carlos Teixeira Soares.....	10	10	20
50	» Robillard de Marigni.....	.....	10	10
51	» Pimentel Junior.....	25	25	50
52	» Justiniano das Chagas.....	10	10	20
53	» Pinto de Figueiredo.....	10	10	20
54	Candido da Rocha Paranhos.....	10	10	20
55	Conde de Motta Maia.....	4.144	4.344	8.488
56	Calixto José da Costa Braga.....	100	100	200
57	Cornelio de Souza Lima.....	5	.....	5
58	Custodio Fernandes Góes.....	40	.....	40
59	Domingos Ferreira Louzada.....	10	10	20
60	Domingos Fernandes Góes Junior.....	40	.....	40
61	» Fernandes Góes.....	.....	200	200
62	» Francisco dos Santos.....	5	.....	5
63	Eduardo Fernandes Góes.....	40	.....	40
64	Emilio de Barros.....	40	40	80
65	» de Barros & C.....	5	5	10
66	Eugenio Tourinho.....	.....	100	100
67	Eugenio da Cunha e Mello (menor).....	150	150	300
68	Eugenia da Cunha e Mello (menor).....	150	150	300
69	Edmundo da Cunha e Mello (menor).....	150	150	300
70	Eduardo dos Guimarães Bonjean.....	37,8	37,8	75,6
71	Elvira Huguet (D.).....	40	.....	40
72	Edith (menor).....	8	.....	8
73	Francisco Ramos Paz.....	10	10	20
74	» Gonçalves de Queiroz.....	35	35	70
75	» Gomes de Souza.....	5	5	10
76	» de Paula Valadares (Dr.).....	.....	200	200
77	» de Paula Rodrigues de Azevedo.....	5	5	10
78	» Coelho Gomes.....	25	25	50
79	» Antunes Nazareth.....	.....	50	50
80	» José Ribeiro.....	20	20	40
81	» de Carvalho Soares Brandão.....	30	30	60
82	» de Paula Bicalho.....	3.744	4.344	8.088
83	» Faria Cunha & C.....	.....	132	132
84	Frederico Ferreira Lage.....	70	70	140
85	Fernando de Almeida Loretti.....	10	10	20
86	Felippe Pereira Caldas.....	50	50	100
87	Franklin Ferreira Sampaio (Dr.).....	25	.....	25
88	Fabio Nunes Leal (Dr.).....	5	.....	5
89	Godofredo Vieira de Queiroz.....	10	10	20
90	Gervasio Pires Ferreira.....	10	10	20
91	Guilherme da Costa Vianna.....	12,6	12,6	25,2
92	» de Barros Vasconcellos.....	1	.....	1
93	Henrique Graça.....	15	15	30
	A* transportar.....	51.928,3	53.550,3	105.478,6

(*) As 30.000 ações do Banco Constructor mencionadas têm 20 % realizadas.

NUMEROS	NOMES	ACÇÕES INTEGRADAS	ACÇÕES COM 10 %	TOTAL
	Transporte.....	51.928,3	53.550,3	105.478,6
94	Henrique de Rody Corrêa.....		15	15
95	Honório da Cunha e Mello (menor).....	150	150	300
96	» Teixeira Coimbra.....	20	20	40
97	Haroldo E. Hime.....	10	10	20
98	Heraclito de A. P. da Graça.....	83	83	166
99	Hyppolito de M. Ferreira Campello.....	10	10	20
100	Isabel de Barros Vasconcellos Nogueira.....	5		5
101	Jacques le Cesne.....	6	6	12
102	J. Tavares & C.....		50	50
103	Julio Rodrigues de Azevedo.....	90	90	180
104	John R. Allen.....	5		5
105	João C. Bandeira de Mello (Conselheiro).....	30	30	60
106	» Maria Lemos do Lago.....	10	10	20
107	» Paulo de Almeida Magalhães.....	10	10	20
108	» José Soares Junior.....	10	10	20
109	» Teixeira Soares (Dr.).....	600		600
110	» Valverde de Miranda.....	100	100	200
111	» de Deus Teixeira.....	2	2	4
112	» Luiz Coelho.....	100	100	200
113	» Baptista de Carvalho.....	8	8	16
114	Joaquim C. Pinto Junior.....	290	290	580
115	» Coelho de Magalhães (Dr.).....	25	25	50
116	» Gomes Cardia.....	51	51	102
117	» Dias dos Santos.....	45	45	90
118	» da Costa Barradas (Conselheiro).....	15,2	15,2	30,4
119	José Augusto Ludolf.....	40	40	80
120	» Francisco dos Santos Queima.....	5		5
121	» Gonçalves de Pinho.....	20	20	40
122	» Belmiro da França Junior.....	20	20	40
123	» Antonio de Souza Gomes.....	20	20	40
124	» Pereira da Graça Junior.....	20	20	40
125	» Luiz Ferreira Fontes.....	10	10	20
126	» Freire Parreiras Horta.....	570	570	1.140
127	» Soares da Silva.....	128	128	256
128	» Eugenio de Azevedo.....		317	317
129	» da Cunha e Mello (menor).....	150	150	300
130	Jorge Zangarussiano (Commendador).....	350		350
131	Luiz José Soares.....	20	20	40
132	» Gomes Pereira.....	5		5
133	» Augusto F. de Almeida.....	80	80	160
134	» Fernandes Góes.....	40		40
135	» Felipe de Souza Leão.....	10	10	20
136	» José le Cocq de Oliveira.....	20	20	40
137	Lewis Jones.....	4,5	4,5	9
138	Leonor Muller Cunha.....	1		1
139	Manoel Augusto da Motta Maia (Dr.).....	5		5
140	M. P. de Souza Dantas (Espolio).....	5	5	10
141	Mello Nobrega & C.....		10	10
142	Mario da Silva Nazareth.....	20	20	40
143	Miguel da Cunha e Mello (menor).....	150	150	300
144	Maria Amalia Ferreira Lage (D.).....	20	20	40
145	» do Carmo da Graça Couto (D.).....	10	10	20
	A' transportar.....	55.327	56.325	111.652

NUMEROS	NOMES	ACÇÕES INTEGRADAS	ACÇÕES COM 10 %	TOTAL
	Transporte.....	55.327	56.325	111.652
146	Maria Delphina da Cunha e Mello (D.).....	2.036	2.036	4.072
147	" da Cunha e Mello (menor).....	150	150	300
148	" Rosa (menor).....	3	.....	3
149	" José Pinheiro Werneck (D.)	200	200	400
150	" Carolina Rhisinganta.....	20	20	40
151	" Fialho de Valladares.....	100	.....	100
152	" Theodoro Filho.....	100	.....	100
153	Narciso Fernandes da Silva Neves (Commen- dador).....	425	.....	425
154	Nelson de Vasconcellos e Almeida.....	5	.....	5
155	Octaviano Coelho da Cunha.....	60	60	120
156	Oscar da Gama Bentes.....	5	.....	5
157	Pedro Teixeira Soares.....	20	20	40
158	Paulino José Soares de Souza.....	20	20	40
159	" Tinoco.....	20	20	40
160	Rodolpho Henrique Baptista.....	30	30	60
161	" Calangano.....	10	10	20
162	Sebastião Pinho.....	504	504	1.008
163	" M. Villas Boas Côrtes (Dr.).....	10	10	20
164	Sancho de Barros Pimentel.....	50	50	100
165	Thomaz José Coelho de Almeida (Espolio).....	10	10	20
166	Therêza de Lemos Pinheiro (D.).....	385	385	770
167	Visconde do Guahy.....	100	100	200
168	" da Cruz Alta.....	50	50	100
169	Vicente Machado da Silva Lima (Dr.).....	360	.....	360
	Total.....	60.000	60.000	120.000

Rio de Janeiro, 12 de Abril de 1900.

BRASILIO BRESSANE,
Chefe da Contabilidade.

ANEXO E

ADMINISTRAÇÃO EM 1900

Conselho Director

Dr. Antonio Roxo de Rodrigues, Presidente

Dr. José Francisco dos Santos Queima } Directores
Dr. Luiz Gomes Pereira..... }

Conselho Fiscal

Dr. Manoel Victorino Pereira

Commendador Luciano Montenegro

Commendador Augusto José Ferreira

Supplentes

Dr. A. M. de Barros e Vasconcellos

Dr. Antonio de Paula Freitas

Conselheiro João C. Bandeira de Mello