

Diário Oficial

do Estado de São Paulo — (E. U. do Brasil)

NÚMERO DO DIA ... Cr\$ 0,50

NÚMERO ATRAZADO DO ANO CORRENTE ... Cr\$ 0,60

Diretor: PEDRO CAROPRESO

Gerente: MANOEL NOGUEIRA DE CARVALHO

Redator-secretário: J. B. MARIO PATI

Diário do Executivo

GOVERNO DO ESTADO

DECRETO N. 17.504-A, DE 20 DE AGOSTO DE 1947

Concede à Companhia Paulista de Estradas de Ferro licença para construção, uso e gozo de uma estrada de ferro de bitola de 1,00 m. entre Tupã e Adamantina.

ADHEMAR DE BARROS, GOVERNADOR DO ESTADO DE SÃO PAULO, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 2.º da lei n. 30, de 13 de junho de 1892, modificada em parte, pelos decretos ns. 5.857, de 15 de março de 1933, e 6.549, de 11 de junho de 1934, e atendendo ao requerido pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro,

Decreta:

Artigo 1.º — Fica concedida à Companhia Paulista de Estradas de Ferro, de conformidade com as cláusulas que com este baixam, assinadas pelo Secretário de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas, licença para construção, uso e gozo de uma estrada de ferro de bitola de 1,00 m. entre Tupã e Adamantina, passando por Lucélia, com o desenvolvimento aproximado de 72 quilômetros, em prolongamento do ramal de Agudos.

Artigo 2.º — Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário. Palácio do Governo do Estado de São Paulo, aos 20 de agosto de 1947.

ADHEMAR DE BARROS
Café Dias Baptista.

Publicação na Diretoria Geral da Secretaria do Governo, aos 20 de agosto de 1947.
Cassiano Ricardo
Diretor Geral.

CLAUSULAS A QUE SE REFERE O DECRETO N. 17.504-A DE 20 DE AGOSTO DE 1947

I
O Governo do Estado de São Paulo, concede à Companhia Paulista de Estradas de Ferro licença para construção, uso e gozo de uma estrada de ferro de bitola de 1,00 m. (um metro), na extensão aproximada de 72 quilômetros, entre Tupã e Adamantina, passando por Lucélia, em prolongamento do ramal de Agudos.

II
Para os efeitos do contrato de unificação, de 12 de março de 1920, e nos termos da respectiva cláusula II, fica a citada via férrea incorporada às do mesmo contrato.

III
Esta estrada de ferro gozará de uma zona garantida, de cem metros de cada lado, reduzida a 50 metros nas gargantas, declives de serra, limitada por duas linhas paralelas ao eixo da via permanente, dentro da qual nenhuma outra estrada de ferro poderá receber gêneros ou passageiros, salvo: 1.º, o caso de outras ou mais estradas terem o mesmo ponto inicial ou terminal; 2.º, o caso em que o ponto inicial ou terminal de outra estrada esteja dentro da zona desta; 3.º, o caso de entroncamento referido nesta cláusula.

Contanto que dentro da zona garantida desta estrada de ferro não receba gêneros nem passageiros, poderá qualquer outra atravessar a mesma zona, cruzando a linha desta, sujeita, porém, aos onus provenientes do cruzamento.

Qualquer outra estrada de ferro poderá ter, simultaneamente, os mesmos pontos inicial e terminal desta, respeitadas a zona garantida por esta cláusula, bem como poderá entroncar na linha desta, resolvendo o Governo, definitivamente, em caso de desacôrdo para regular as relações provenientes do entroncamento.

Considerar-se-á entroncamento, não só a ligação por meio de via permanente, como a que se efetuar por meio de estação comum.

IV
Gozará mais a estrada de ferro do direito de desapropriação, nos termos da legislação do Estado, para os terrenos necessários à construção da linha, estações, armazéns, estações armazéns e mais dependências.

Quando for necessário iniciar uma ação de desapropriação, deverá ser apresentada ao Governo a respectiva planta, somente da parte a desapropriar.

O Governo, dentro do prazo de 30 dias, da data da apresentação da planta, deverá conceder ou negar a licença, dando os motivos da recusa, no caso de negativa e indicando as modificações de traçado, de modo a permitir a continuação da obra.

E, dentro do prazo de 30 dias, o Governo não se manifestar, fica entendido que está concedida a mesma licença.

V
O Governo prestará a esta estrada de ferro toda a proteção compatível com as leis, afim de que possa ela realizar a arrecadação das taxas estabelecidas, para que sejam respeitadas as disposições de seus regulamentos e mantida a sua polícia, devendo todo empregado na arrecadação das taxas e na polícia da linha ser cidadão da República.

VI
Ficam aprovados nos documentos que com este baixam e serão arquivados na Diretoria de Viação, da Secretaria de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas, depois de rubricados pelo respectivo Diretor, os estudos definitivos, inclusive orçamento total de Cr\$ 71.535.404,70 (setenta e um milhões, quinhentos e trinta e cinco mil, quatrocentos e quatro cruzeiros e setenta centavos), relativos à estrada que faz objeto da presente concessão.

VII
As despesas com a construção da referida via férrea até ao total mencionado na cláusula precedente, n. VI, serão levadas à conta de capital das vias férreas unificadas pelo decreto n. 3.179, de 9 de março de 1920, depois de apuradas em tomada de contas e aprovações pelo Governo.

VIII
Dentro de 30 dias, a contar da data da publicação do decreto de concessão de licença deverão ser iniciados os trabalhos de construção da linha, os quais deverão estar concluídos dentro de 4 (quatro) anos a contar da mesma data.

Se esgotado o prazo marcado para o início, não houver começado as obras, o concessionário perderá a importância da caução, em proveito do Estado, salvo caso de força maior, a juízo do Governo, que concedera mais uma só prorrogação de metade daquele prazo.

IX
A caução feita pelo concessionário poderá ser levantada, desde que tenham sido despendidos, na construção, da estrada, três por cento da importância total de Cr\$ 71.535.404,70, do orçamento aproximativo.

A requerimento do concessionário, o Governo mandará um engenheiro da repartição competente examinar a quantidade de obras feitas correspondente a três por cento da importância referida.

Esse exame não poderá durar mais de dois meses. Os vencimentos do engenheiro, durante o tempo, do exame das obras, correrão por conta do concessionário e serão deduzidos da importância pelo mesmo caucionada.

Se, no fim de um mês, a contar da data do pedido de exame das obras, não tiver o Governo encarregado engenheiro algum desse serviço, será considerado o exame como feito e o total da quantia caucionada, poderá ser retirado independentemente da verificação da obra feita.

X
O Governo, por seus agentes, poderá intervir, em qualquer tempo, em tudo o que se referir à solidez das obras, resistência do material e segurança do público nesta estrada de ferro.

XI
As obras em construção desta estrada não poderão impedir: o escoamento das águas das propriedades particulares, a passagem das galerias de esgotos urbanos, de águas utilizadas para o abastecimento ou para fins industriais e agrícolas, a navegabilidade dos rios e canais e o livre trânsito das vias públicas.

Ficam a cargo desta estrada de ferro as despesas com as obras necessárias para o cruzamento das ruas, estradas públicas e caminhos particulares existentes ao tempo da construção da linha, ficando também a seu cargo as despesas com sinais e guardas, quando se tornarem precisos nesses cruzamentos. Os onus provenientes dos cruzamentos das vias públicas que se abrirem depois da construção desta estrada de ferro não correrão por conta dela.

XII
Os preços de transportes nesta estrada de ferro serão fixados em tarifas previamente aprovadas pelo Governo.

Dessas tarifas deverá constar a indicação do lugar de partida e de chegada, a determinação dos fretes pelas distâncias a percorrer e a classificação dos gêneros.

Depois de aprovadas pelo Governo, serão as tarifas impressas em caracteres legíveis e colocadas em todas as estações, para conhecimento do público.

XIII
Quando houver necessidade de se elevarem os preços das tarifas, solicitará esta estrada licença do Governo, apresentando as razões do acréscimo. No prazo máximo de um mês, resolverá o Governo sobre a questão. Se não o fizer, fica entendido que o acréscimo de preço está aprovado. Nenhuma elevação de preço das tarifas poderá ter força obrigatória, mesmo aprovada pelo Governo, senão depois da publicação na imprensa, durante dez dias anunciando a modificação feita.

Essa publicação será feita nos jornais de maior circulação na Capital do Estado, e, quando for possível, em um de cada localidade servida por esta Estrada.

A redução dos preços das tarifas poderá ter lugar independentemente de publicação prévia.

XIV
Uma vez, porém, adotada, a publicação será obrigatória.

As combinações que fizer esta estrada de ferro com outras, a respeito de tarifas, terão força obrigatória depois de aprovadas pelo Governo.

XV
Serão observadas nesta estrada de ferro, enquanto o Governo não estabelecer o contrário, as disposições dos decretos n. 5.857, de 15 de março de 1933, e n. 6.549, de 11 de junho de 1934, as bases gerais para o transporte de bagagens, encomendas e mercadorias, estabelecidas pelo decreto geral n. 10.237, de 2 de maio de 1889.

XVI
Para todos os efeitos legais ou resultantes de contratos, os lucros distribuídos entre os acionistas desta estrada de ferro, quer a título de bonus, quer sob a forma de ações beneficiárias ou por qualquer outro meio, serão computados conjuntamente com os pagos sob a denominação de dividendos.

Para todos os efeitos resultantes do contrato, esta estrada deverá apresentar ao Governo a conta do seu capital empregado na construção primitiva, nos melhoramentos da linha e suas dependências.

Essa conta de capital poderá ser aumentada por esta estrada, mediante exame e aprovação do Governo, sempre que for necessário melhorar, estender ou ramificar as suas linhas ou aumentar o material, sendo, porém, somente incluídas na conta de capital as importâncias das obras depois de realizadas.

XVII
Nenhuma modificação nas obras de construção desta estrada está executada sem prévio consentimento do Governo, que procederá então como está determinado para a construção primitiva.

XVIII
O concessionário será obrigado a transportar, sob requisição do Governo, com abatimento de 50%:

- 1) As autoridades e escoltas militares ou policiais, quando forem em diligências;
- 2) Munições e bagagens das referidas escoltas;
- 3) Os colonos e imigrantes, suas bagagens, ferramentas e utensílios de trabalho, quando em viagem para o lugar de seu estabelecimento;
- 4) As plantas e sementes enviadas pelo Governo, para serem gratuitamente distribuídas aos lavradores;
- 5) Todos os gêneros de qualquer natureza, enviados como socorros públicos.

Serão transportados gratuitamente as malas do correio e seus condutores, os empregados do correio quando em serviço da Repartição, e os escolares para as escolas públicas, bem como, rebocados os carros especiais da administração dos correios, quando o Governo resolver adquiri-los.

Os demais passageiros e carga, não especificados serão transportados nas condições estabelecidas na cláusula XXVIII do Decreto geral n. 7.959, de 29 de dezembro de 1880.

XIX
Sempre que o Governo exigir, em circunstâncias extraordinárias, esta estrada de ferro obriga-se a pôr à sua disposição todo o material de transporte.

XX
Enquanto não for revogada a disposição do artigo XXXVI da lei n. 984, de 29 de dezembro de 1905, o concessionário será obrigado a fornecer passagem gratuita aos membros do Poder Legislativo Estadual, em favor de cada um dos quais emitirá passe livre, para ser utilizado em todo o tempo do respectivo exercício.

XXI
Esta estrada de ferro, qualquer que seja a sede da empresa que a explora, ficará sempre sujeita às justificações do Estado de São Paulo, perante as quais responderá.

XXII
Anualmente, deverá esta estrada de ferro remeter ao Governo um relatório contendo dados completos sobre o seu tráfego, movimento de trens, estado do material e via permanente, etc.

XXIII
Para a boa e fiel execução da lei n. 30, de 13 de junho de 1892, com as alterações introduzidas pelos decretos n. 5.857, de 15 de março de 1933 e n. 6.549, de 11 de junho de 1934, terá pleno vigor nesta estrada de ferro o "Regulamento para Segurança, Polícia, Tráfego e Conservação das linhas férreas" que o Governo oportunamente expedir.

Enquanto não for expedido esse regulamento, além das bases gerais para o transporte de bagagens, encomendas e mercadorias, a que se refere a cláusula XV, vigorarão as disposições vigentes para as outras estradas, notadamente as cláusulas do decreto geral n. 7.959, de 29 de dezembro de 1880, que não forem contrárias a referida lei n. 30, de 13 de junho de 1892, com as aludidas alterações, e, bem assim, as seguintes penas:

- 1.a) — Multa de Cr\$ 200,00 a Cr\$ 5.000,00 nos casos de inobservância primária da lei n. 30, de 13 de junho de 1892, com as alterações introduzidas pelos decretos n. 5.857, de 15 de março de 1933 e n. 6.549, de 11 de junho de 1934;
- 2.a) — Suspensão do tráfego ou das obras de construção, da estrada nos casos de reincidências ou de graves inobservâncias da mesma lei e decretos;