

LEI N. 400

*Approva o contracto que, nos termos da lei n. 396, de 15 de abril ultimo, celebrou o Prefeito com a "Companhia Viação Paulista".*

O cidadão dr. Antonio da Silva Prado, Prefeito do Municipio de S. Paulo, faz saber que a Camara, em sessão de 11 do corrente mez, decretou a lei seguinte:

Art. 1.º — Fica approvedo o contracto que, nos termos da lei n. 396 de 15 de abril ultimo, a Prefeitura celebrou com a *Companhia Viação Paulista*.

Art. 2.º — São revogadas as disposições em contrario.

O Secretario da Prefeitura a faça publicar.

Prefeitura Municipal de S. Paulo, 20 de maio de 1899.

O Prefeito.

*Antonio Prado.*

O Secretario,

*Henrique Coelho.*

---

CONTRACTO A QUE SE REFERE A LEI SUPRA

Aos dezoito dias do mez de abril de mil oitocentos e noventa e nove, na Secretaria Geral da Prefeitura, presente o senhor Prefeito, dr. Antonio da Silva Prado commigo Secretario adeante declarado, ahi comparecerem os cidadãos H. Brianthe e José Weissohn, directores da *Companhia Viação*

*Paulista*, para o fim de assignar o presente termo de unificação dos contractos para carris de ferro, de que é concessionaria a referida Companhia e sob as seguintes condições:

Art. 1.º — O privilegio constante dos contractos de 12 de abril e de 29 de novembro de 1871, de 20 de agosto de 1879, de 2 de abril de 1889, de 13 de março, de 2 de agosto, de 26 novembro e de 15 de dezembro de 1890, de que é cessionaria a *Companhia Viação Paulista*, para o transporte urbano de cargas e passageiros sobre trilhos de ferro por tracção animada, ou por qualquer systema que fôr pelo poder executivo municipal approvado, fica limitado a 35 annos, que é a media dos diversos prazos estabelecidos nos referidos contractos.

Art. 2.º — O privilegio da Companhia e que consiste no exclusivo direito de transporte de cargas e passageiros por carris de ferro, de que cogita o art. 2.º § 1.º da lei n. 367, de 22 de agosto de 1898, refere-se ás ruas da cidade e estradas já servidas e trafegadas por linhas de tramway, assentadas por força dos contractos de que é cessionaria a Companhia e na preferencia que tem a mesma para o assentamento de outras linhas em igualdade de condições com outros concorrentes.

Parapho unico. — As linhas de carris da Companhia poderão ser cortadas por linhas de outras empresas que poderão seguir parallelamente em pequena distancia, quando as ruas ou estradas o permittirem e seja necessario ou indispensavel para chegarem ao ponto de seu destino.

Art. 3.º — Opportunamente será suspenso o trafego dos bonds no centro da cidade, de modo que todas as linhas tenham por pontos terminaes: os largos da Sé e S. Bento, Mercado da rua 25 de Março e entrada do Viaducto do Chá, ou onde fôr julgado mais conveniente pelo executivo municipal.

Parapho unico. — Emquanto tal providencia não fôr tomada, a Prefeitura poderá interromper provisoriamente e quando as circumstancias exigirem, o trafego pelo centro da cidade, restabelecendo-o logo que cesse o motivo da interrupção.

Art. 4.º — Sempre que a Companhia entender dever prolongar as suas linhas, ou modificar as já assentadas, no intuito de melhorar o serviço de transportes, deverá apresentar ao

poder executivo municipal uma planta detalhada das obras a realizar e este decidirá como julgar mais conveniente.

Art. 5.º — Dentro do prazo de quatro mezes da data deste contracto, a Companhia apresentará a planta detalhada e em duplicata de suas linhas em trafego, com designação das estações, pontos de parada, desvios e distancia kilometrica, como subsidio para conhecimento da rêde de trilhos até a data da unificação dos contractos, e para determinação dos pontos onde terminarão as tabellas kilometricas de 1.ª e 2.ª classe, devendo um dos exemplares ficar em poder da Camara e outro com a Companhia, ambos rubricados pelos representantes do poder executivo municipal e da Companhia.

Art. 6.º — A Companhia poderá desapropriar á sua custa, e de accôrdo com a legislação em vigor, os terrenos e prédios indispensaveis para a passagem de suas linhas, estabelecimento de estações, deposito de carros e materiaes e mais dependencias do serviço, não podendo em caso algum construir estações no centro das praças e largos, constringendo o transito publico.

Art. 7.º — No estabelecimento das linhas de carris de ferro serão observadas as seguintes condições technicas:

§ 1.º — A bitola das linhas, que constituem a rêde de viação da Companhia, será uniforme e terá 1<sup>m</sup>,05.

Nos pontos em que houver desvios ou linhas duplas, o espaço entre as duas linhas terá no maximo um metro e dez centimetros (1<sup>m</sup>,10) nas ruas de largura ordinaria.

§ 2.º — A extensão das linhas de desvio será sempre tal que possam cruzar dous trens, de dous vehiculos cada um, em ambos os sentidos.

§ 3.º — O typo do trilho deverá ser de fenda, e proprio para carris urbanos, de peso minimo de 15 kilos por metro corrente, ou de systema mais adequado para esse genero de via de transporte, com os melhoramentos mais recentes que se houverem feito.

§ 4.º — A face superior dos trilhos deverá ficar no mesmo nivel do calçamento, de modo a não difficultar a livre circulação de vehiculos e animaes, quer no sentido longitudinal, quer no transversal.

§ 5.º — Os trilhos do typo adoptado poderão ser assentados sobre travessas ou dormentes de madeira, ou sobre longarinas de madeira ligadas por dormentes, ou ter seu assentamento todo metallico, como a Companhia reconhecer mais conveniente, precedendo, porém approvação da Prefeitura, quanto ao modo de assentamento.

§ 6.º — O leito da linha entre trilhos e 0<sup>m</sup>,40 de cada lado, serão calçados, segundo o systema do calçamento do resto da rua.

Nas ruas não calçadas será adoptado o systema de calçamento de alvenaria ou a pedra britada.

A Companhia obriga-se á conservação desse calçamento, tendo a Camara o direito de mandar executar os concertos de que elle precisar, por conta da Companhia, quando esta o deixe de fazer quando intimada para esse fim. A Companhia, neste caso, obriga-se a pagar á Camara, além das quantias despendidas com a obra, mais 20 % a titulo de indemnização.

§ 7.º — Quando a conveniencia do trafego exigir e a largura das ruas o permittir, a Companhia poderá estabelecer, mediante prévia autorização do executivo municipal, linhas duplas, assim como os desvios necessarios para a regularidade do serviço.

§ 8.º — Os trilhos, sempre que fôr possível, serão assentados no centro das ruas, mas de modo que não prejudiquem o transito.

Nas ruas estreitas, porém, passarão de um dos lados, sem prejuizo do transito, quer de vehiculos quer de passageiros, ficando a largura dos passeios sempre livre á circulação das pessoas a pé.

§ 9.º — As linhas serão construidas com a necessaria solidéz, para evitar solavancos dos vehiculos e descarrillamentos.

§ 10. — Os transportes serão feitos em carros commodos (bondes), sendo os de passageiros para duas classes (1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup>), não podendo estes ter uma largura infêrior a 1<sup>m</sup>,80, sendo a lotação dos mesmos estabelecida de accôrdo com a Prefeitura.

§ 11. — Além dos carros para passageiros, a Companhia deverá ter os proprios para cargas e bagagens, cujos typos, como os primeiros, serão devidamente approvados pela Prefeitura.

Os carros de carga ou bagagens poderão ser mixtos, para passageiros e para volumes.

Art. 8.º — A Companhia obriga-se a manter em movimento o numero de carros sufficiente para as necessidades do trafego de passageiros tanto de 1.ª como de 2.ª classe, assim como os de carga e bagagens.

O numero dos carros será fixado de accôrdo com o executivo municipal, de modo a haver sempre, em reserva, carros para substituir os que necessitarem de concertos, assim como para os de serviço extraordinario.

Paraphographo unico. — A Companhia observará as seguintes prescripções:

1.ª — A velocidade dos carros nunca será superior a doze kilometros por hora;

2.ª — Esta velocidade baixará a quatro kilometros por hora nos cruzamentos das ruas;

3.ª — Os carros deverão parar sempre que entre elles e os demais vehiculos se possa dar encontro;

4.ª — A' noite serão convenientemente illuminados os carros, tendo o seu destino bem visivel ao publico;

5.ª — Deverá parar para receber passageiros todas as vezes que sua lotação não esteja completa, salvo nas curvas, entrada de desvios e subidas;

6.ª — Os carros serão sempre mantidos em condições de completa limpeza e asseio;

7.ª — Manter com toda a regularidade os horarios approvados.

Art. 9.º — A Companhia não poderá recusar-se a transportar em seus carros nenhum passageiro, salvo nos seguintes casos:

a) Si o passageiro estiver evidentemente embriagado e promover desordens;

b) Si o passageiro estiver indecentemente trajado;

c) Si o passageiro insistir em fumar cachimbo em carro de 1.ª classe;

d) Quando o passageiro se recusar a pagar a passagem e observar os regulamentos em vigor.

Art. 10. — A Companhia cobrará por passageiro em carro de 1.<sup>a</sup> classe duzentos réis até o maximo percurso de quatro kilometros, e mais cem réis em cada extensão excedente até outros quatro kilometros; cobrará cem réis em carros de 2.<sup>a</sup> classe e mixtos até quatro kilometros, e mais cem réis em cada extensão excedente até outros quatro kilometros.

Art. 11. — A Companhia organizará tarifas para o transporte de cargas e bagagens, e os regulamentos necessarios para esses transportes, e que préviamente serão submettidos á approvação da Prefeitura.

Art. 12. — Durante a concessão, obriga-se a Companhia a transportar gratuitamente:

1.<sup>o</sup> — O Presidente do Estado, seu ajudante de ordens, o Chefe de Policia e suas ordenanças e os chefes da repartição de Obras publicas do Estado.

2.<sup>o</sup> — O Presidente da Camara Municipal, o Prefeito, os vereadores e engenheiro-fiscal. Serão além disso fornecidos mais 30 (trinta) passes ao Prefeito para serem distribuidos opportunamente aos empregados municipaes, quando em serviço.

3.<sup>o</sup> — As autoridades policiaes e aos agentes da força publica quando em serviço.

4.<sup>o</sup> — As malas do correio e seus agentes e carteiros, quando em serviço, em carros convenientemente abrigados. Para este fim a Companhia poderá prolongar ou manter a linha até ao lado do edificio do correio.

Art. 13. — Terão transporte nos carros da Companhia com 50 % de abatimento nos fretes:

1.<sup>o</sup> — As cargas municipaes;

2.<sup>o</sup> — As do Estado de S. Paulo;

3.<sup>o</sup> — As cargas do Governo Federal.

Art. 14. — Poderá a Companhia deixar de transportar cargas si por ventura desse transporte não auferir lucros, mas precedendo approvação da Prefeitura.

Art. 15. — Fica autorizada a Companhia a fazer os necessarios rebaixos em ruas de seu percurso, aterros em outras, estabelecer planos inclinados nas ladeiras, etc., precedendo sempre, assim como para simples assentamiento dos trilhos,

licença da Prefeitura. Quando da alteração do nivelamento das ruas, para o fim de estabelecer ou reparar as linhas, resultar prejuizo ao publico ou aos particulares, correrão as despesas que essa alteração acarretar por conta da Companhia.

Art. 16. — A Companhia obriga-se a ter o necessario numero de cantoneiros e empregados na limpeza dos trilhos e de vigias no cruzamento das ruas, afim de darem aviso ao publico da approximação dos carros e evitar qualquer sinistro.

Art. 17. — Não poderá a Companhia depois de assentadas as linhas levantar o calçamento ou fazer nelle qualquer alteração sem prévia licença da Prefeitura, salvo caso de força maior em que procederá aos concertos indispensaveis á regularidade do trafego, participando immediatamente á Prefeitura e fazendo á sua custa a despesa com o reparo do calçamento.

Art. 18. — Nenhum embaraço poderá a Companhia oppôr a qualquer obra de interesse publico que tenha a municipalidade resolvido fazer, não podendo ella reclamar indemnização pela interrupção do seu trafego motivada por taes obras.

Art. 19. — A Companhia, mediante autorização do executivo municipal, poderá adoptar qualquer systema aperfeiçoado de tracção, fórma de carro e construcção de linha, assim como poderá fazer a ligação da linha da rua 25 de Março ao valle do Anhangabahú por meio da abertura de um tunnel atravez da rua Florencio de Abreu.

Art. 20. — A Companhia terá sua séde nesta Capital, na fórma do art. 53. da lei n. 124 de 28 de maio de 1886.

Art. 21. — Findo o prazo da concessão, a Camara poderá proceder no tocante a novas linhas como melhor julgar aos interesses da população, sem ter de indemnizar a Companhia pelos beneficios prestados á Capital com o estabelecimento das linhas da sua concessão, cabendo a esta o pleno direito ao livre gozo, uso e disposição das linhas, material e mais bens da sua propriedade, dependendo a continuação do trafego das linhas de novo regulamento por parte da Camara Municipal.

Art. 22. — Por infracção de qualquer das clausulas deste contracto, passiveis de pena e para a qual não estiver estipulada pena especial, incorrerá a Companhia na multa de cento e cinquenta a trezentos mil réis, que serão duplicados na reincidencia.

Art. 23. — Qualquer desintelligencia ou duvida que possa occorrer no cumprimento do contracto, será ella resolvida definitivamente por tres arbitros escolhidos a aprazimento da Prefeitura e da Companhia.

Art. 24. — Nos casos omissos do presente contracto, serão subsidiariamente applicados os contractos de empresas congeneres em S. Paulo e os decretos, resoluções e regulamentos do Governo Federal.

Art. 25. — A Companhia fica sujeita á fiscalisação que ao executivo aprouver estabelecer para a fiel execução das obrigações da Companhia.

Art. 26. — A Companhia depositará no thesouro municipal a quantia de cinco contos de réis para garantia das multas em que incorrer por infracção deste contracto, devendo o poder executivo municipal ordenar que seja integrado esse deposito si por ventura ficar desfalcado em qualquer tempo.

Art. 27. — Os impostos e contribuições que por diversas rubricas taes como viação, cocheira, fiscalisação, administração, gerente, directores, é obrigada a Companhia por força dos contractos de que é cessionaria, serão pagos á Camara, reunidos em uma só contribuição, no valor de cincoenta contos de réis, com a rubrica designada nas leis municipaes, e entrará para os cofres da Camara em prestações trimensaes adiantadas na fórma da lei n. 367, de 22 de agosto de 1898.

Art. 28. — Todas as condições ou clausulas do presente contracto, bem assim os direitos e vantagens que são concedidos á Companhia, *ex-vi* das suas concessões, passarão á empresa, sociedade, particular ou a outra companhia que se organizar ou a que forem transferidos esses direitos e vantagens para a construcção, uso e gozo das linhas.

Art. 29. — A suspensão do trafego de uma ou mais linhas sem prévia autorização da Prefeitura importa para a Companhia a multa de quinhentos mil réis (500\$000), o dobro na reincidencia e a caducidade do contracto na continução da mesma falta.

Parapho unico. — No caso de caducidade da concessão, de conformidade com este artigo, cessarão todos os efeitos deste contracto.

Art. 30. — Julgar-se-á approvada, e a Companhia autorizada a executar qualquer obra ou modificação dependente de autorização municipal, quando decorridos trinta dias da data do pedido, sem haver pronunciamento official.

Art. 31. — Continuam em vigor os arts. 26 e 31 dos contractos de 2 de abril de 1889 e 13 de março de 1890, referentes á subvenção de seis contos, em prestações de cem mil réis mensaes ao Lyceu do Sagrado Coração de Jesus desta cidade e a de oito contos tambem em prestações de 100\$000 por mez, ao Lyceu de Artes e Officios de S. Paulo.

Art. 32. — É prohibido nos carros de 1.<sup>a</sup> classe o transporte de volumes que, mesmo conduzidos ao collo, incomodem aos passageiros.

Art. 33. — No caso de transferencia onerosa ou gratuita do serviço de bondes da Companhia a outra empresa ou individuo, será paga á Camara Municipal a quantia de cinco contos de réis, sob pena de caducidade das concessões aqui feitas.

Art. 34. — Quando a renda liquida annual da Companhia exceder a 12 % em 2 semestres consecutivos, o executivo municipal terá o direito de exigir a revisão do preço das passagens.

Paragrapho unico. — A Companhia fica obrigada a entregar aos passageiros um recibo (*coupon*) devidamente numerado, indicando a importancia da passagem paga e a secção percorrida.

Art. 35. — A Companhia submeterá á approvação do executivo municipal o horario de suas linhas, cuja modificação dependerá de nova approvação.

Si a Companhia augmentar o numero de carros em movimento nas linhas, este augmento só poderá ser feito sem prejuizo do horario approvedo.

Art. 36. — A Companhia communicará mensalmente á Prefeitura a estatistica dos passageiros transportados, accidentes e desastres havidos, a média dos logares offerecidos e occupados durante o mez, e bem assim quaesquer outros dados estatisticos que a mesma Prefeitura julgue convenientes.

Art. 37. — Durante o tempo do privilegio e enquanto subsistir o direito exclusivo que tem a Companhia do transito dos seus carros pelo Viaducto, ella concorrerá com a quantia annual de doze contos de réis pagos adeantados e trimensalmente

para a conservação do Viaducto, cessando essa contribuição com a cessação do trafego por qualquer accidente ou por desistencia de seus diréitos por parte da Companhia.

Art. 38. — O presente contracto, na parte que altera os preços das passagens, só entrará em vigor depois de cumpridas as disposições dos arts. 5.º, 7.º, §§ 10 e 11, arts. 8.º e 11.

Art. 39. — Este contracto fica, para seu inteiro vigor, dependente de approvação da Camara Municipal.

Art. 40. — Ficam revogadas as clausulas anteriores contrarias ás disposições do presente contracto, assignado em virtude da autorização contida na lei n. 396 de 15 de abril de 1899.

Assignam o presente contracto os referidos cidadãos H. Briante, presidente da *Companhia Viação Paulista*, e José Weissohn, director, que para tal acto têm competencia, segundo o § 2.º do art. 11 dos Estatutos approvados em assembléa geral de 8 de setembro de 1891 com reformas em assembléa de 16 de novembro de 1898 e 10 de fevereiro de 1899, depois de pagos o sello de verba na importancia de dous contos de réis como se vê do recibo n. 21 da Recebedoria de Rendas do Estado, desta data, e os emolumentos municipaes no valor de cinco mil réis, como se nota do recibo n. 54 do Thesouro, desta mesma data. E eu, Henrique José Coelho, Secretario da Prefeitura, o subscrevo.

ANTONIO PRADO.

H. BRIANTE.

JOSÉ WEISSOHN.