

ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL
DIARIO OFFICIAL
DO ESTADO DE SÃO PAULO

ANNO 23 — 24.º DA REPUBLICA — N. 60

SÃO PAULO

TERÇA-FEIRA, 18 DE MARÇO DE 1913

Actos do Poder Executivo

DECRETO N. 2354

DE 22 DE FEVEREIRO DE 1913

Concede á Companhia Paulista de Estradas de Ferro licença para construção, uso e gozo de uma via ferrea que partindo de «Nova Odessa», termine em Piracicaba, com a extensão de 46 kilometros approximadamente.

O Presidente do Estado de São Paulo,

Attendendo ao requerido pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro, usando da attribuição que lhe confere o artigo 2.º da Lei n. 30 de 13 de Junho de 1892, e com reserva dos direitos pre-existentes,

Decreta:

A tigo unico. Fica concedida á Companhia Paulista de Estradas de Ferro, de conformidade com as clausulas que com este haizam, assignadas pelo Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, licença para construção, uso e gozo de uma via ferrea que, partindo de «Nova Odessa», termine em Piracicaba.

Palacio do Governo do Estado de São Paulo, aos 22 de Fevereiro de 1913.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES
Paulo de Moraes Barros

Clausulas a que se refere o decreto n. 2354, de 22 de Fevereiro de 1913

I

O Governo do Estado de São Paulo, concede á Companhia Paulista de Estradas de Ferro, licença para construção, uso e gozo de um ramal ferreo de bitola de 1,60 que partindo de Nova Odessa, estação de sua linha de Campinas a Rio Claro, termine na cidade de Piracicaba.

II

Este ramal gozará de uma zona garantida, de cem metros de cada lado, (reduzida a 50 metros nas gargantas e decliveis da serie, limitada por duas linhas paralelas ao eixo da via permanente, dentro da qual nenhuma outra estrada de ferro poderá receber generos ou passageiros, salvo 1.º o caso de outras ou mais estradas de ferro 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 deste ramal; 3.º o caso de entroncamento referido nesta clausula.

Contanto que dentro da zona garantida deste ramal não receba generos nem passageiros, poderá qualquer via ferrea atravessar a mesma zona, cruzando a linha de ramal, sujeita porém, aos seus provenientes de cruzamento.

Qualquer outra estrada de ferro poderá ter, simultaneamente, os mesmos pontos inicial e terminal de ramal, respeitadas a zona garantida por esta clausula, bem como

poderá entroncar na linha ora concedida, resolvendo o Governo, definitivamente, em caso de desacôrdo para regular as relações provenientes do entroncamento.

Considerar-se á entroncamento, não só o caso de ligação de via permanente, como por meio de est. ção common.

III

Gozará a concessionaria do direito de desapropriação nos termos da legislação do Estado para os terrenos necessarios á construção do ramal, estações, armazens e mais dependencias.

Quando for necessario iniciar uma acção de desapropriação, deverá ser apresentada ao Governo a respectiva planta sómente da parte a desapropriar

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

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

IV

O Governo prestará á concessionaria toda a protecção compativel com as leis, afim de que possa ella realizar a arrecadação das taxas estabelecidas, para que sejam respeitadas as disposições de seus regulamentos e mantida a sua policia devendo todo o empregado na arrecadação das taxas e na policia da linha ser cidadão da Republica.

V

Antes de iniciarem os trabalhos da construção deverão ser submettidos á approvação do Governo os projectos de todos esses trabalhos, que comprehenderão:

a) Planta geral da linha concedida, com a indicação dos pontos de passagem obrigatoria, configuração do terreno, representada por meio de curvas de nivel equidistantes de cinco metros no maximo, e, bem assim, em uma zona de cincoenta metros pelo menos para cada lado, os campos, mattar, terrenos pedregosos e brejos, e, sempre que for possível, as divizas das propriedades particulares, minas e terras devolutas.

Nesta planta, na escala de 1 para 4000, serão indicadas todas as distancias kilometricas, contadas a partir do ponto inicial da estrada; a extensão dos alinhamentos rectos e curvos; os graus e raios das curvas empregadas;

b) Perfil longitudinal na escala de 1 para 400, para as alturas, e de 1 para 4000, para as distancias horizontaes, mostrando, por meio de convenção, o terreno natural, as plataformas dos côrtes e aterros e as obras de arte;

c) O perfil longitudinal deverá ser acompanhado de perfis transversaes, intervallados de cincoenta metros, no maximo;

d) Projectos completos e especificados de todas as obras de arte necessarias para o estabelecimento da linha, pontes, pontilhões, tanneis, viaductos, bociros, estações e dependencias bem como plantas de todas as propriedades, na parte cuja desapropriação for indispensavel;

e) O desenho dos trilhos e accionemias, em guarda de execução;