

As companhias mencionadas no presente decreto gozarão dos seguintes favores:

1.º Privilégio por 67 anos, contados da presente data, para a construção, uso e gozo das respectivas linhas ferreas.

2.º Isenção de direitos de importação sobre os materiais necessários ao estabelecimento das mesmas linhas ferreas e das suas dependências, bem como sobre o carvão de pedra indispensável para o respectivo custo.

Esta isenção não se fará efectiva enquanto as companhias não apresentarem no Tesouro Federal ou na Direccion Fiscal do Estado a relação dos sobraditós objectos, especificando a correspondente quantidade e qualidade, que aquellas repartição fixarão anualmente, conforme as instruções do Ministério da Fazenda.

Cessará o favor, ficando a companhia sujeita à restituição dos direitos que teria de pagar e à multa do dobro desses direitos imposta pelo Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas ou pelo da Fazenda, se se provar que ella alienou, por qualquer título, objectos importados, sem que precedesse licença daqueles Ministerios e pagamento dos respectivos direitos.

3.º Direito de desapropriar, na forma da lei, os terrenos do domínio particular, prédios e bensfeitorias, que forem precisos para o leito da estrada, estações, armazéns e outras dependências necessárias ao cumprimento das presentes cláusulas.

4.º Garantia de juros de 6 %, ao anno durante 30 anos sobre o capital que for empregado até o máximo correspondente a 30.000\$ por quilometro para a linha de Bahiurú ou ponto

mais conveniente no prolongamento da Sorocabana a Cuyabá e bem assim para a linha do Araguary ou suas proximidades e cidade de Goyaz.

II

As companhias obrigam-se a :

S 1.º Estabelecer ao longo das linhas e à distância intermédia de 300 kilometros campos de experiência e demonstração, dirigidos por pessoal competente e destinados à instrução dos operários agrícolas no manejo dos modernos instrumentos agrícolas, nas práticas racionais de cultura de plantas nacionais e exóticas adaptáveis à região, além de se dedicarem à obtenção de plantas e sementes selecionadas para serem distribuídas gratuitamente aos lavradores.

S 2.º Adquirir de acordo com o Governo terras que se prestem à indústria agrícola e fiquem situadas nas proximidades da linha ferrea, com a obrigação de dividilas em lotes aptos para a cultura e aproximadamente de 30 hectares, vendê-las pelo custo, proporcionando todas as facilidades de aquisição e instalação dos colonos.

III

Dentro do prazo de seis meses, contados da data do contrato, serão apresentados ao Governo estudos de reconhecimento da linha compreendida entre Bahiá e Itapura, e da de Araguary e cidade de Goyaz, assim de serem fixados os principais pontos de passagens.

Para a apresentação do estudo análogo da linha de Itapura a Cuyabá e do ramal que se dirige para o rio Tocantins fica marcado o prazo de três anos, a partir da presente data.

Parágrafo único. Deverão constar destes estudos os traçados aproveitáveis das linhas a que se referirem, a descrição da zona percorrida, as distâncias e altitudes aproximadas.

IV

Os estudos definitivos e o orçamento da estrada serão apresentados à aprovação do Governo por secção de extensão não inferior a 100 kilometros compreendidos entre pontos obrigados de passagem; fica marcado o prazo máximo de dous anos, contados da presente data, para a apresentação dos da 1.ª secção; os das secções seguintes serão apresentados a cada seis meses antes do término do prazo para a conclusão do trecho anterior.

Entretanto, para os efeitos da garantia do que trata a cláusula XXXIII, a extensão da linha a construir em cada anno será fixada pelo Governo, tendo-se em atenção as dificuldades da execução após a aprovação dos estudos definitivos de cada secção, sem que jamais possa a companhia ser obrigada a construir mais de 100 kilometros por anno.

Constarão tais estudos dos seguintes documentos :

I.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 contínua sobre a planta geral, na escala de 1 por 4.000, com indicação dos raios de curvatura, e a configuração do terreno representada por meio de curvas de nível equidistantes de tres metros; e bem assim, em uma zona de 80 metros, pelo menos, para cada lado, os campos, matas, terrenos pedregosos, e, sempre que for possível, as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e as minas.

Nessa planta serão indicadas as distâncias, kilometradas, 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 sentido das curvas.

O perfil longitudinal será feito na escala de 1 por 400 para as alturas, e de 1 por 4.000 para as distâncias horizontais, mostrando respetivamente por linhas pretas e vermelhas o terreno natural e as plataformas dos cortes e aterros. Indicará por meio de tres linhas horizontais, traçadas abaixo do plano de comparação :

I. As distâncias kilometradas, contadas a partir da origem da estrada de ferro.

II. A extensão e indicação das rampas e contra-rampas, e a extensão dos planaltos.

III. A extensão dos alinhamentos rectos e desenvolvimento e raio das curvas.

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

2.º Perfil transversal na escala de 1/200 em numero suficiente para o cálculo do movimento de terras.

3.º Projecto de todas as obras de arte necessárias para o estabelecimento da estrada, suas estações e dependências, e

abastecimento do agua ás locomotivas, incluindo os tipos geraes que forem adoptados.

Estes projectos compor-se-hão de projeções horizontaes e verticais, e de secções transversaes e longitudinaes, na escala de 1/200.

4.º Plantas de todas as propriedades que for necessário adquirir por meio de desapropriações.

5.º Relação das pontes, viaductos, pontilhôes e bueiros, com as principaes dimensões, posição na linha, sistema de construção e quantidade da obra.

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

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

8.º Calderetas authenticadas das notas das operações topographicas, geodeticas e astronomicas feitas no terreno.

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

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

I. Estudos definitivos e locação da terra.

II. Movimento de terras.

III. Obras de arte correntes.

IV. Obras de arte especiaes.

V. Superestrutura das pontes.

VI. Via permanente.

VII. Estações e edifícios, orçado cada uma separadamente com os accessórios necessarios, oficinas e abrigos de máquinas e de carros.

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

IX. Telegraphe electrico.

X. Administração, direcção e condução dos trabalhos de construção.

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

Neste relatório e memoria descriptiva serão expostos, com a possível exactidão, a estatística da população e da produção, o tráfego provavel da estrada, o estudo e a fertilidade dos terrenos, sua aptidão para as diversas culturas, as riquezas minerais e florestais, os terrenos devolutos, a possibilidade e conveniencia do estabelecimento de nucleos coloniais, os caminhos convergentes á estrada de ferro ou os que convier construir, e os pontos mais convenientes para estações.

V

Procurar-se-há 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 3%, limite quo só será attingido em casos excepcionais.

A estrada será dividida em secções de serviço de locomotivas, procurando-se em cada uma destas uniformizar as condições tecnicas de modo a effectuar o melhor aproveitamento da força dos motores.

As rampas, contra-rampas e patamares serão ligados por curvas verticais de raios e desenvolvimento convenientes. Toda a rampa seguida de uma contra-rampa será separada desta por um patamar de 30 metros, pelo menos; nos tuneis e nas curvas de pequeno raio só evitará, o mais possivel, o emprego de fortes declives.

Sobre as grandes pontes e viaductos metalicos, bem como á entrada dessas obras, se procurará não empregar curvas de pequeno raio ou as fortes declividades, afim de evitar a produçao de vibrações nocivas ás juntas e articulações das diversas peças.

As paradas e estações serão de preferencia situadas sobre porcão da linha em recta e de nível.

VI

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

A distancia entre as faces internas dos trilhos será de 1m.00.

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

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

A inclinação dos taludes dos cõrtes e ato-ras será fixada em vista da altura destes e natureza do terreno.

VII

As companhias executarão todas as obras de arte e farão todos os trabalhos necessarios para que a estrada não crée obstáculo algum ao escoamento das aguas, e para que a direcção das outras vias de comunicação existentes não receba sinão as modificações indispensaveis e precedidas de 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 nível, construindo, porém, as companhias, a expensas suas, as obras que os mesmos cruzamentos tornarem necessarias, ficando também a seu cargo as despesas com os signaes e guardas que forem precisos para as cancellas durante o dia e a noite. Terão neste caso as companhias o direito de alterar a direcção das ruas ou caminhos publicos, com o fim de melhorar os cruzamentos ou diminuir o seu numero, precelegendoo consentimento do Governo e, quando for de direito, da Camara Municipal, e sem que possa perceber qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

Executarão as obras necessarias á passagem das aguas utilizadas para abastecimento ou para fins industriais ou agricolas, e permitirão quo, com identicos fins, tais obras se efectuem em qualquer tempo desde que dellas não resulte dano á propria estrada.

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

Em todos os cruzamentos superiores ou inferiores com as vias de comunicação ordinarias o Governo terá o direito de marcar a altura dos vãos dos viaductos, a largura destes, e a que deverá haver entre os parapeitos em relação ás necessidades de circulação da via publica que ficar inferior.

Nos cruzamentos de nível os trilhos serão collocados sem saliencia nem depressão sobre o nível 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 nível terão cancellas ou bueireras para vedar durant a passagem dos trens á circulação da via de comunicação ordinaria, si esta for nas proximidades das povoações ou não frequentaria quo se torna necessaria esta precauão a juiz do Governo, podendo este exigir, além disto, uma casa de guarda, sempre que reconhecer essa necessidade.

VIII

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

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

As aberturas dos poços de construção e ventilação dos tuneis serão guarnecidas de um parapeito de alvenaria de dois metros de altura e não poderão ser feitas nas vias de comunicação existentes.

IX

As companhias empregarão materiais de boa qualidade na execução de todas as obras e seguirão sempre as prescripções da arte, de modo que obtenham construções perfeitamente solidas.

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

As companhias serão obrigadas a ministrar os apparelhos e pessoal necessarios ás sondagens e fixação de estacas do censos, etc.

Nas superestruturas das pontes as vigas de madeira só poderão ser emprégadas provisoriamente, devendo ser substituídas por vigas metalicas, logo que o Governo exija. O emprego do ferro fundido em longorões não será tolerado.

Antes de entregar á circulação todas as obras de arte serão experimentadas, fazeendo-se passar o repassar sobre elles, com diversa velocidade e depois estacionar alguma hora, um trem composto de locomotivas ou, em falta destas, de carros de mercadorias quanto possivel curregados.

As despesas destas experiencias correrão por conta das companhias.

X

As companhias construirão todos os edifícios e dependencias necessarios para que o tráfego se efectue regularmente e sem perigo para a segurança publica.

As estações conterão sala de espera, bilheteria, accomodações para o agente, armazens para mercadorias, caixas de agua, latrinas, mictórios, rampas de circragamento e embarque de animais, balanças, relogios, lampções, 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 plataforma coberta, para embarque e desembarque dos passageiros.

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

XI

Os Governo reserva-se o direito de fazer executar pelas companhias ou por conta delas, durante o prazo da concessão, alterações, novas obras, cuja necessidade a experiença haja indicado em relação à segurança publica, polícia da estrada de ferro ou do trasego.

XII

O trem rodante compor-se-ha de locomotivas, alimentadoras (*tender*), de carros da 1^a e 2^a classes para passageiros, de carros especiaes para o serviço do Correio, vagões de mercadorias, inclusive os de gado, lastro, freio, e, finalmente, de carros para condução de ferro, madeira, etc., indicados no orçamento aprovado.

Todo o material será construido com os melhoramentos e commodidades que o progresso houver introduzido no serviço de transportes por estradas de ferro e segundo o tipo que for adoptado de acordo com o Governo.

O Governo poderá prohibir o emprego do material que não preencha estas condições.

As companhias deverão fornecer o trem rodante proporcionalmente à extensão de cada uma das secções em que se dividir a estrada e que a juizo do Governo deva ser aberta ao transito publico e, si, nesta secção, o trasego exigir, a juizo do fiscal por parte do Governo, maior numero de locomotivas, carros de passageiros e vagões, que proporcionalmente a elas cabiam, as companhias serão obrigadas, dentro de seis meses, depois de reconhecida aquella necessidade por parte do Governo e della scientes, a augmentar o numero de locomotivas, carros de passageiros, vagões e mais material exigido pelo fiscal por parte do Governo, contanto que tal augmento fique dentro dos limites estabelecidos no primeiro periodo desta clausula.

As companhias incorrerão na multa de 2:000\$ a 5:000\$ por mez de demora, além dos seis meses que lhe são concedidos para o augmento do trem rodante acima referido.

E si passados seis meses mais, além do fixado para o augmento, este não tiver sido feito, o Governo fornecerá o dito augmento do material por conta das companhias.

XIII

As companhias são obrigadas a augmentar o material rodante de que trata a clausula precedente em qualquer época, desde que este seja insuficiente para atender ao desenvolvimento do trasego, comprehendidos os carros destinados exclusivamente ao transporte de gado em pé.

XIV

Todas as indemnizações e despesas motivadas pela construção, conservação, trasego e reparação da estrada de ferro, correrão exclusivamente e sem excepção por conta das companhias.

XV

As companhias serão obrigadas a cumprir as disposições do regulamento de 26 de abril de 1857 e bem assim quaisquer outras da mesma natureza que foram decretadas para segurança e polícia das estradas de ferro, uma vez que as novas disposições não contrariem as presentes clausulas.

XVI

As companhias serão obrigadas a conservar com cuidado durante todo o tempo da concessão e a manter em estado com 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 à custa das companhias. No caso de interrupção de trasego, excedente de 30 dias consecutivos, por motivo não justificado, o Governo terá o direito de impor

uma multa por dia de interrupção igual à renda liquida do dia anterior a ella, e restabelecerá o trasego, correndo as despesas por conta das companhias.

XVII

As companhias entregaráo ao Governo, sem indemnização alguma, logo que inaugurem o trasego de c'via secção de estrada, uma das linhas telegráficas que são obrigadas a construir em toda a extensão da estrada, responsabilizando-se elles pela guarda dos fios, postes e apparelhos electricos pertencentes ao mesmo Governo.

XVIII

Durante o tempo do privilegio o Governo não concederá outras estradas de ferro dentro de uma zona de 20 kilometros para cada lado do eixo da estrada e na mesma direcção desta.

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.

XIX

A fiscalização da estrada e do serviço será incumbida a um engenheiro fiscal e seus ajudantes, nomeados pelo Governo, devendo cada uma das companhias entrar annualmente para o Tesouro Federal, por semestres acentuados, com a quantia de 18:000\$ para as respectivas despesas.

O exume, bem como o ajuste de contas da receita e despesa para pagamento dos juros garantidos, será feito por pessoal competente do Governo.

E' livre ao Governo, em todo o tempo, mandar engenheiros de sua confiança acompanhar os estudos e os trabalhos da construção, assim de examinar si são executados com proficiencia, methodo e precisa actividade.

XX

Si, durante a execução ou ainda depois da terminação dos trabalhos, se verificar que qualquer obra não foi executada conforme as regras da arte, o Governo poderá exigir da companhia a sua demolição ou reconstrução total ou parcial, ou fazel-a por administração, à custa da mesma companhia.

XXI

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

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

XXII

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

As companhias são obrigadas a estabelecer trasego mutuo com as linhas com que se entroncarem, de acordo com as regras que o Governo indicar.

As tarifas serão revistas, pelo menos, de tres em tres annos.

XXIII

Pelos preços fixados nessas tarifas as companhias serão obrigadas a transportar constantemente, com cuidado, exactidão e presteza, as mercadorias de qualquier natureza, os passageiros e suas bagagens, os animais domesticos e outros, e os valores que lhes forem confiados.

XXIV

As companhias poderão fazer todos os transportes por preços inferiores aos das tarifas aprovadas pelo Governo, mas de um modo geral e sem excepção, quer em prejuizo, quer em favor de quem quer que seja. Estas baixas de preço se farão efectivas com o consentimento do Governo, sendo o publico avisado por meio de annuncios affixados nas estações e insertos nos jornaes. Si as companhias fizerem transporte por preços inferiores aos das tarifas, sem aquelle prévio consentimento, o Governo poderá aplicar a mesma reducção a todos os transportes de igual categoria, isto é, pertencentes á mesma classe de tarifa, e os preços assim reduzidos não tornarão a ser elevados, como no caso de prévio consentimento do Governo, sem autorização expressa deste, avisando-se o publico com um mes, pelo menos, de antecedencia.

As reduções concedidas a indigentes não poderão dar lugar à applicação deste artigo.

XXV

As companhias obrigam-se a transportar gratuitamente :

- 1º, os colonos e imigrantes, suas bagagens, ferramentas, utensílios e instrumentos aratorios ;
- 2º, as sementes e as plantas enviadas pelo Governo ou pelos governadores dos Estados, para serem gratuitamente distribuídas pelos lavradores ;

3º, as malas do Correio e seus conductores, o pessoal encarregado por parte do Governo do serviço da linha telegraphica e o respectivo material, bem como quaisquer sommas de dinheiro pertencentes ao Tesouro Nacional ou do Estado, sendo os transportes efectuados em carro especialmente adaptado para esse fim.

Serão transportados, com abatimento de 50 %, sobre os preços das tarifas :

1º, as autoridades, escoltas, policias e respectivas bagagens, quando forem em diligencia ;

2º, munição de guerra e qualquer numero de soldados do Exercito e da Guarda Nacional ou da Policia com seus oficiais e respectiva bagagem, quando mandados a serviço do Governo a qualquer parte da linha, dada ordem para tal fim pelo mesmo Governo, pelo governador do Estado ou outras autoridades que para isso forem autorizadas ;

3º, todos os generos, de qualquer natureza que sejam, pelo Governo ou pelo governador do Estado enviados para atender aos socorros publicos exigidos pela secca, inundação, peste, guerra ou outra calamidade publica.

To los os mais passageiros e cargas do Governo geral ou dos Estados, não especificados acima, serão transportados com abatimento de quinze por cento (15 %).

Terão também abatimento de 15 %, os transportes de matérias que se destinarem à construção e custeio dos ramaes e prolongamento da propria estrada e destinados às obras municipais dos municípios servidos pela estrada.

Sempre que o Governo o exigir em circunstancias extraordinarias, as companhias porão á suas ordens todos os meios de transporte de que dispuserem.

Neste caso, o Governo, si o proferir, pagará á companhia o que for convencionado pelo uso da estrada e todo o seu material, não excedendo o valor da renda média de período idêntico nos ultimos tres annos.

XXVI

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

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

XXVII

O Governo poderá fazer, depois de ouvida a respectiva companhia, concessão de ramaes para uso particular, partindo das estações ou de qualquer ponto da linha concedida, sem que a companhia tenha direito a qualquer indemnização, salvo si houver aumento eventual de despesa de conservação.

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

XXVIII

Na época fixada para a terminação da concessão, a estrada de ferro e suas dependências deverão achar-se em bom estado de conservação. Si no ultimo quinquenio da concessão a conservação da estrada for descurada, o Governo terá o direito de confiscar a receita e empregá-la naquelle serviço.

XXIX

O Governo terá o direito de resgatar a estrada depois de decorridos 30 annos desta data.

O preço do resgate será regulado em falta de acordo pelo termo médio do rendimento líquido do ultimo quinquenio tendo-se em consideração a importancia das obras, material e dependencias no estado em que estiverem então, não sendo esse preço inferior ao capital garantido, si o resgate se efectuar antes de expirar o privilegio.

Si o resgate se efectuar depois de expirado o prazo do privilegio, o Governo só pagará á companhia o valor das obras e material no estado em que se acharem, contanto que a somma que tiver de despesar não exceda ao que se tiver efectivamente empregado na construção da mesma estrada.

A importancia do resgate poderá ser paga em titulos da dívida publica.

Fica entendido que a presente clausula só é applicável aos casos ordinarios e que não abroga o direito de desapropriação por utilidade publica que tem o Estado.

XXX

A presente concessão vigorará pelo prazo de 90 annos, a contar da presente data.

Findo este prazo reverterão para o domínio da União, sem indemnização alguma, a estrada, todo o seu material, dependencias e bensfeitorias.

XXXI

As companhias não poderão alienar a estrada ou parte desta sem prévia autorização do Governo.

XXXII

E concedida ás companhias a garantia de juros de 6 %, ao anno sobre o capital que, dentro do maximo correspondente a 30.000\$ por kilometro, for fixado e reconhecido pelo Governo como necessário á construção de todas as obras da estrada, para aquisição do respectivo material fixo e rodante e outros, linha telegraphica, compra de terrenos, indemnização de bensfeitorias e quaisquer despezas feitas antes e depois de começados os trabalhos de construção da mesma estrada, até sua conclusão e aceitação definitiva, e ser ella aberta ao tráfego publico.

Si os capitais forem levantados em paiz estrangeiro, regulará o cambio de 27 dinheiros por 1\$ para todas as operações.

§ 1.º O capital a que se refere a presente disposição será fixado à vista do orçamento fundado nos planos e mais desenhos de carácter geral, documentos e requisitos necessários à execução de todos os trabalhos, quer digam respeito ao leito da estrada, quer ás suas obras de arte e edifícios de qualquer natureza, ou se refiram ao material fixo e rodante desta e a sua linha telegraphica, apresentados ao Governo, de conformidade com a clausula IV.

Além desses planos e mais desenhos de carácter geral exigidos, as companhias sujeitarão á aprovação do fiscal por parte do Governo os de detalhe necessários á construção das obras de arte, tales como pontes, viaductos, pontilhões, bocíos, tunneis, e os de qualquer edifício da estrada de ferro, um mês antes de dar-se começo á obra, e si, findo esse prazo, a companhia não tiver solução do fiscal, quer aprovando-os, quer exigindo modificações, serão elles considerados aprovados.

No caso de serem exigidas modificações pelo fiscal do Governo, as companhias serão obrigadas a fazel-as; si as não fizerem, será deduzida do capital garantido a somma gasta na obra executada sem a modificação exigida.

§ 2.º Si alguma alteração for feita em um ou maior numero dos ditos planos, desenhos, documentos e requisitos já aprovados pelo Governo, sem consentimento deste, a companhia perderá o direito á garantia dos juros sobre o capital que se tiver despendido na obra executada, segundo os planos, desenhos, documentos e mais requisitos assim alterados.

Si, porém, a alteração for feita com aprovação do Governo e della resultar economia na execução da obra construída segundo a dita alteração, a metade da somma resultante desta economia será deduzida do capital garantido.

XXXIII

A garantia de juros se fará efectiva, livre de quaisquer impostos, em semestres vencidos, nos dias 30 de junho e 31 de dezembro de cada anno e pagos dentro do terceiro mês, depois de findo o semestre, durante o prazo de 30 annos, pela seguinte forma :

§ 1.º Enquanto durar a construção das obras, os juros de 6 %, serão pagos sobre as quantias que tiverem sido autorizadas pelo Governo e recolhidas a um estabelecimento bancário para serem empregadas á medida que forem necessárias.

As chamadas se limitarão às quantias exigidas pela construção das obras em cada anno. Para este fim, a companhia apresentará ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Públicas, no Rio de Janeiro, dous mezes antes do começo das obras, o seu respectivo orçamento, que será fundado sobre as mesmas bases em que se fundou o orçamento geral que serviu de base para a fixação do capital garantido.

Decorrido o 1º anno do deposito, cessará o pagamento dos juros para a parte desse deposito que não tenha sido aplicada na construção e enquanto o não for. Os juros pagos durante esse anno sobre a quantia não aplicada serão creditados ao Governo e deduzidos do primeiro pagamento a fazer-se.

§ 2.º Os juros pagos pelo estabelecimento bancário sobre as quantias depositadas serão creditados à garantia do Governo, e bem assim quaisquer rendas eventuais cobradas pela companhia, como sejam as de transferências de ações, e.c.

§ 3.º Nos capitais levantados durante a construção não será incluído o custo do material rodante, nem o de máquinas e apparelhos de qualquer natureza necessários ao seu reparo e conservação, o qual só será lançado em conta para garantia dos juros seis mezes antes de serem o dito material, máquinas e apparelhos acima referidos empregados no tráfego da estrada.

§ 4.º Si, porém, convier às companhias levantarem maior capital do que o necessário para as obras de um anno, poderão fazê-lo, consentindo o Governo, desde que o depositem no Tesouro Nacional ou na Drogaria em Londres, para ser reembolsado à medida que a despesa da construção o exigir e mediante pedido dirigido com a antecedência de 90 dias.

Neste caso, os juros garantidos de 6% ao anno serão pagos sobre as quantias que forem depositadas, a contar das datas dos depositos.

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

XXXIV

A construção das obras não será interrompida; e, si o for por mais de tres mezes, extinguirão o privilegio, a garantia e mais favores acima mencionados, salvo caso de força maior, julgado tal pelo Governo, e somente por elle.

Si nos prazos fixados na cláusula IV não estiverem concluídos todos os trabalhos de construção da estrada, e esta aberta ao tráfego público, a companhia pagará uma multa de 1 a 2% por mezo de demora sobre as quantias disponibilis pelo Governo com a garantia acima essa datt.

E, si passados 12 mezes além dos prazos acima fixados, não forem concluídos todos os trabalhos acima referidos, e não estiver a estrada aberta ao tráfego público, ficarão também caducos o privilegio, a garantia e mais favores já mencionados, salvo caso de força maior, só pelo Governo como tal reconhecido.

A perda do privilegio e da garantia de juros e mais favores não será extensiva à parte da estrada que estiver concluída.

Si terminada a construção de qualquer trecho, a companhia não puder, de prompto, efectuar novo deposito, por circunstâncias superiores aos seus esforços, ou pela situação precária do mercado onde tiverem de ser lançados os novos títulos, de modo a não ficar obrigada a aceitar cotação inferior à que lhe é necessária para a obtenção de recursos, com que possa dar fiel cumprimento às cláusulas de sua concessão, o Governo lhe concederá permissão para interromper a construção pelo tempo que elle entender ser necessário para remoção da dificuldade que possa, de momento, perturbar a marcha regular dos trabalhos que a companhia é obrigada a executar.

XXXV

As despesas de custeio da estrada comprehendem as que se fizerem com o tráfego de passageiros, de mercadorias, com reparos e conservação do material rodante, oficinas, estações e todas as dependências da via-ferrea, taes como armazens, oficinas, depósitos de qualquer natureza, do leito da estrada e todas as obras de arte a ella pertencentes.

XXXVI

1.º As companhias se obrigam ainda a exhibir, sempre que lhes forem extidos, os livros de receita e despesa do custeio da estrada e seu movimento, prestar todos os esclarecimentos e informações que lhes forem reclamados pelo Governo em relação ao tráfego da mesma estrada ou pelo governador do Estado, pelos fiscais por parte do mesmo Governo ou quaisquer agentes destes, competentemente autorizados; e bem assim a entregar semestralmente aos supraditos fiscais ou ao governador do Estado um relatório circunstanciado do estado dos trabalhos em construção e da estatística do tráfego, abrangendo as despesas de custeio convenientemente especificadas, e o peso, volume, natureza e qualidade das mercadorias que transportar, com declaração das distâncias médias por elles percorridas, da receita de cada uma das estações e da estatística de passageiros, sendo estes devidamente classificados, podendo o Governo, quando o entender conveniente, indicar modelos para as informações que a companhia tem de prostrar-lhe regularmente.

2.º A aceitar como definitiva e sem recursos a decisão do Governo sobre as questões que se suscitem relativamente ao uso reciproco das estradas de ferro que lhes pertencerem ou a outra empreza, ficando entendido que qualquer acordo que celebrarem não prejudicará o direito do Governo ao exame das estipulações que efectuarem, e à modificação destas, si entender que são offensivas aos interesses do Estado.

3.º A submeter à aprovação do Governo, antes do começo do tráfego, o quadro dos seus empregados e a tabella dos respectivos vencimentos, dependendo igualmente qualquer alteração posterior de autorização e aprovação do mesmo Governo.

XXXVII

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

XXXVIII

No caso de desacordo entre o Governo e a companhia sobre a intelligencia das presentes cláusulas, será esta decidida por árbitros nomeados um pelo Governo e outro pelas companhias.

Si os árbitros nomeados não chegarem a acordo, cada uma das partes indicará mais um nome e a sorte designará o desempatador.

XXXIX

As companhias organizadas de acordo com as leis e regulamentos em vigor terão representante ou domicílio legal na Republica.

As duvidas e questões, que se suscitem entre elles e o Governo, ou entre elles e os particulares, estranhas à intelligencia das presentes cláusulas, serão resolvidas de acordo com a legislação brasileira e pelos tribunais brasileiros.

XL

Pela inobservância de qualquer das presentes cláusulas, para a qual não se tenha cominado pena especial, poderá o Governo impor multas de 200\$ até 5:000\$, e o dobro na reincidência.

XLI

Si, decorridos os prazos fixados, não quiser o Governo prorrogá-los, poderá declarar caduco o contrato, salvo o disposto na cláusula XXXIV.

XLII

O contrato deverá ser assinado dentro de 30 dias, contados da publicação das presentes cláusulas, sob pena de caducar esta concessão.

Rio de Janeiro, 18 de outubro de 1904. — Lauro Severiano Müller.