

I

As companhias mencionadas no presente decreto gosarão dos seguintes favores:

1.º Privilegio por 60 annos, contados da presente data, para a construcção, uso e gozo das respectivas linhas ferreas.

2.º Isenção de direitos de importação sobre os materiais necessarios ao estabelecimento das mesmas linhas ferreas e das suas dependencias, bem como sobre o carvão de pedra indispensavel para o respectivo custeio.

Esta isenção não se fará effectiva enquanto as companhias não apresentarem no Thesouro Federal ou na Delegacia Fiscal do Estado a relação dos sobreditos objectos, especificando a correspondente quantidade e qualidade, que aquellas repartições fixarão annualmente, conforme as instrucções do Ministerio da Fazenda.

Cessará o favor, ficando a companhia sujeita á restituição dos direitos que teria de pagar e á multa do dobro desses direitos imposta pelo Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas ou pelo da Fazenda, si se provar que ella alienou, por qualquer titulo, objectos importados, sem que precedesse licença daquelles Ministerios e pagamento dos respectivos direitos.

3.º Direito de desapropriar, na fórma da lei, os terrenos de dominio particular, predios e benfeitorias, que forem precisos para o leito da estrada, estações, armazens e outras dependencias necessarias ao cumprimento das presentes clausulas.

4.º Garantia de juros de 6 % ao anno durante 30 annos sobre o capital que for empregado até o maximo correspondente a 30:00 \$ por kilometro para a linha de Bahurú ou ponto mais conveniente no prolongamento da Sorocabana a Cuyabá e bem assim para a linha do Araguay ou suas proximidades á cidade de Goyaz.

II

As companhias obrigam-se a :

§ 1.º Estabelecer ao longo das linhas e a distancia intermedia de 300 kilometros campos de experiencia e demonstração, dirigidos por pessoal competente e destinados á instrucção dos operarios agricolas no manejo dos modernos instrumentos agricolas, nas praticas racionais de cultura de plantas nacionaes e exoticas adaptaveis á região, além de se dedicarem á obtenção de plantas e sementes seleccionadas para serem distribuidas gratuitamente aos lavradores.

§ 2.º Adquirir de accordo com o Governo terras que se prestem á industria agricola e fiquem situadas nas proximidades da linha ferrea, com a obrigação de dividil-as em lotes aptos para a cultura e approximadamente de 30 hectares, e vendel-as pelo custo, proporcionando todas as facilidades de aquisição e installação dos colonos.

III

Dentro do prazo de seis mezes, contados da data do contracto, serão apresentados ao Governo estudos do reconhecimento da linha comprehendida entre Bahurú e Itapura, e da de Araguay á cidade de Goyaz, afim de serem fixados os principaes pontos de passagens.

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

Paragrapho unico. Deverão constar destes estudos os traçados aproveitaveis das linhas a que se referirem, a descripção da zona percorrida, as distancias e altitudes approximadas.

IV

Os estudos definitivos e o orçamento da estrada serão apresentados á approvação do Governo por secção de extensão não inferior a 100 kilometros comprehendidos entre pontos obrigados de passagem; fica marcado o prazo maximo de dous annos, contados da presente data, para a apresentação dos da 1ª secção; os das secções seguintes serão apresentados até seis mezes antes de terminado o prazo para a conclusão do trecho anterior.

Entretanto, para os effeitos da garantia de quo trata a clausula XXXIII, a extensão da linha a construir em cada anno será fixada pelo Governo, tendo-se em attenção as difficuldades da execução após a approvação dos estudos definitivos de cada secção, sem que jamais possa a companhia ser obrigada a construir mais de 100 kilometros por anno.

Constarão taes estudos dos seguintes documentos :

1.º Planta geral da linha, o 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 por 4.000, com indicação dos raios de curvatura, e a configuração do terreno representada por meio de curvas de niveis 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 possivel, as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e as minas.

Nessa 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 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 distancias horizontaes, mostrando respectivamente por linhas pretas e vermelhas o terreno natural e as plataformas dos côrtes e aterros. Indicará por meio de tres linhas horizontaes, traçadas abaixo do plano de comparação :

I. As distancias kilometricas, contadas a 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 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 transversaes.

2.º Perfis transversaes na escala de 1/200 em numero sufficiente para o calculo do movimento de terras.

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

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

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

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

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

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

I. Estudos definitivos e locação da linha.

II. Movimento de terras.

III. Obras de arte correntes.

IV. Obras de 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 de 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 construção.

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

Neste relatorio e memoria descriptiva serão expostos, com a possivel exactidão, a estatistica da população e da produção, o trafego provavel da estrada, o estado e a fertilidade dos terrenos, sua aptidão para as diversas culturas, as riquezas mineiras e florestaes, os terrenos devolutos, a possibilidade e conveniencia do estabelecimento de nucleos colonias, os caminhos convergentes á estrada de ferro ou os que convier construir, e os pontos mais convenientes para estações.

V

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 3%, limite que só será attingido em casos excepcionaes.

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

As rampas, contra-rampas e patamares serão ligados por curvas verticaes 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 tunnelis e nas curvas de pequeno raio se evitará, o mais possivel, o emprego de fortes declivos.

Sobre as grandes pontes e viaductos metallicos, bom como á entrada dessas obras, se procurará não empregar curvas de pequeno raio ou as fortes declividades, afim de evitar a produção 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.

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 1.º, 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 côrtes e aterros 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 necessários para que a estrada não crie obstáculo algum ao escoamento das águas, e para que a direcção das outras vias de comunicação existentes não receba sinão as modificações indispensáveis e precedidas da aprovação 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, construído, porém, as companhias, a expensas suas, as obras que os mesmos cruzamentos tornarem necessárias, ficando também a seu cargo as despesas com os sinais 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, precedendo consentimento do Governo e, quando for de direito, da Camara Municipal, o sem que possam perceber qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

Executarão as obras necessárias á passagem das águas utilizadas para abastecimento ou para fins industriaes ou agricolas, e permitirão que, com identicos fins, taes obras se effectuem em qualquer tempo desde que dellas não resulte damno 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, o 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 saliência 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 barreiras para vedarem durante a passagem dos trens a circulação da via de comunicação ordinaria, si esta for nas proximidades das povoações ou tão frequentada que se torne necessaria esta precaução a juizo do Governo, podendo isto exigir, além disto, uma casa de guarda, sempre que reconhecer essa necessidade.

VIII

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

Além disso haverá de distancia em distancia no interior dos tunneis nichos de abrigo.

As aberturas dos poços de construcção e ventilação dos tunneis serão guardadas de um parapeito de alvenaria de dous metros de altura e não poderão ser feitas nas vias de comunicação existentes.

IX

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

O systema 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 accordo entre a companhia e o Governo.

As companhias serão obrigadas a ministrar osapparelhos e pessoal necessarios ás sondagens e fimeamento de estacas de ensaios, etc.

Nas superstructuras das pontes as vigas de madeira só poderão ser empregadas provisoriamente, devendo ser substituidas por vigas metallicas, logo que o Governo exija. O emprego do ferro fundido em longerões não será tolerado.

Antes de entregues á circulação todas as obras de arte serão experimentadas, fazendo-se passar e repassar sobre ellas, com diversa velocidade e depois estacionar algumas horas, um trem composto de locomotivas ou, em falta destas, de carros de mercadorias quanto possivel carregados.

As despesas destas experiencias correrão por conta das companhias.

X

As companhias construirão todos os edificios e dependencias necessarios para que o trafego se effectue regularmente e sem exigo para a segurança publica.

As estações conterão sala de espera, bilheteria, accommodações para o agente, armazens para mercadorias, caixas de agua, latrinas, mictorios, rampas de carregamento e embarque de animais, balanças, relógios, lampões, desvios, cruzamentos, chaves, sinais 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 accordo com a sua importancia. O Governo poderá exigir que a companhia faça nas estações e paradas os aumentos reclamados pelas necessidades da lavoura, commercio e industria.

XI

Os Governo reserva-se o direito de fazer executar pelas companhias ou por conta dellas, durante o prazo da concessão, obras, novas obras, cuja necessidade a experiencia haja indicado em relação á segurança publica, policia da estrada de ferro ou do trafego.

XII

O trem rodante compor-se-ha de locomotivas, alimentadores (ten'rs), de carros de 1^a e 2^a classes para passageiros, de carros especiais 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 approvedo.

Todo o material será construído com os melhoramentos e commodidades que o progresso houver introduzido no serviço de transportes por estradas de ferro e segundo o typo que for a loptado de accordo com o Governo.

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

As companhias deverão fornecer o trem rodante proporcionalmente á extensão de cada uma das secções em que se dividir a estrada o que a juizo do Governo deva ser aberta ao transito publico e, si, nesta secção, o trafego exigir, a juizo do fiscal por parte do Governo, maior numero de locomotivas, carros de passageiros e vagões, que proporcionalmente a ellas cabiam, as companhias serão obrigadas, dentro de seis mezes, 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, comtanto 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 mezes que lhe são concedidos para o augmento do trem rodante acima referido.

E si passados seis mezes 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 do que trata a clausula precedente em qualquer época, desde que este seja insufficiente para attender ao desenvolvimento do trafego, comprehendidos os carros destinados exclusivamente ao transporte de gado em pé.

XIV

Todas as indemnizações e despesas motivadas pela construcção, conservação, trafego 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 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.

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 á custa das companhias. No caso de interrupção do trafego, excedente de 30 dias consecutivos, por motivo não justificado, o Governo terá o direito de imper-

uma multa por dia de interrupção igual á renda líquida do dia anterior a ella, e restabelecerá o tráfego, correndo as despesas por conta das companhias.

XVII

As companhias entregarão ao Governo, sem indemnização alguma, logo que inaugurarem o tráfego de cada secção de estrada, uma das linhas telegraphicas que são obrigadas a construir em toda a extensão da estrada, responsabilizando-se ellas pela guarda dos fios, postes eapparelhoelectricos 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 Thesouro Federal, por semestres adeantados, com a quantia de 18.000\$ para as respectivas despesas.

O exame, 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, afim 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, á custa da mesma companhia.

XXI

Um anno depois da terminação dos trabalhos as companhias entregarão 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 approvadas pelo Governo, não podendo exceder os dos meios ordinarios de condução no tempo da organização das mesmas tarifas.

As companhias são obrigadas a estabelecer tráfego mutuo com as linhas com que se entroncarem, de accordo 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 qualquer 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 approvadas 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 effectivas 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 previo consentimento, o Governo poderá applicar a mesma redução a todos os transportes da igual categoria, isto é, pertencentes á mesma classe de tarifa, e os preços assim reduzidos não tornarão a ser elevados, como no caso de previo consentimento do Governo, sem autorização expressa deste, avisando-se o publico com um mez, pelo menos, de antecedencia.

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

XXV

As companhias obrigam-se a transportar gratuitamente :

1º, os colonos e immigrants, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos aratorios ;

2º, as sementes e as plantas enviadas pelo Governo ou pelos governadores dos Estados, para serem gratuitamente distribuidas 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 quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao Thesouro Nacional ou do Estado, sendo os transportes effectuados em carro especialmente adaptado para esse fim.

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

1º, as autoridades, escoltas policiaes 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 officiaes 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 attender aos soccorros publicos exigidos pela secca, inundação, peste, guerra ou outra calamidade publica.

Todos 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 materiaes que se destinarem á construção e custeio dos ramaes e prolongamento da propria estrada e destinados ás obras municipais dos municipios servidos pela estrada.

Sempre que o Governo o exigir em circumstancias extraordinarias, as companhias porão ás suas ordens todos os meios de transporte de que dispuzerem.

Neste caso, o Governo, si o preferir, pagará á companhia o que for convencionado pelo uso da estrada e todo o seu material, não excedendo o valor da renda média de periodo identico 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 effectuarão principalmente em tarifas differenciaes 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 augmento 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 dependencias deverão achar-se em bom estado de conservação. Si no ultimo quinquennio da concessão a conservação da estrada for descuidada, o Governo terá o direito de confiscar a receita e empregar-a 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 accordo pelo termo médio do rendimento liquido do ultimo quinquennio e 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 effectuar antes de expirar o privilegio.

As despesas de custeio da estrada comprehendem as que se fizerem com o trafego de passageiros, com o material, com reparos e conservação do material rodante, officinas, reparações e todas as dependencias da via-ferrea, tais como armazens, officinas, depósitos de qualquer natureza, do leito da estrada e todas as obras de que ella pertencentes.

1.º As companhias se obrigam ainda a exhibir, sempre que lhes forem exigidos, os livros do receita e despeza do custeio da estrada e seu movimento, prestar todos os esclarecimentos e informações que lhes forem reclamados pelo Governo em relação ao trafego da mesma estrada ou pelo governador do Estado, pelos fiscaes por parte do mesmo Governo ou quaesquer agentes destes, competentemente autorizados; e bem assim a entregar semestralmente aos supraditos fiscaes ou ao governador do Estado um relatório circumstanciado do estado dos trabalhos em construção e da estatística 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 ella percorridas, da receita de cada uma das estações e da estatística do passageiros, sendo estes devidamente classificados, podendo o Governo, quando o entender conveniente, indicar modelos para as informações que a companhia tem de prestar-lhe regularmente.

2.º A aceitar como definitiva e sem recursos a decisão do Governo sobre as questões que se suscitarem relativamente ao uso reciproco das estradas de ferro que lhes pertencerem ou a outra empresa, ficando entendido que qualquer accordo que celebrarem não prejudicará o direito do Governo ao exame das estipulações que effectuarem, e á modificação destas, si 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 approvação 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 juros por este pagos.

XXXVIII

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

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

XXXIX

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

As duvidas e questões, que se suscitarem entre ellas e o Governo, ou entre ellas e os particulares, estranhas á intelligencia das presentes clausulas, serão resolvidas de accordo com a legislação brasileira e pelos tribunaes brasileiros.

XL

A quota de fiscalização de que trata a clausula XIX será paga durante o primeiro anno a partir da presente data, por trimestres adeantados.

XLI

Os prazos marcados nas clausulas III e IV começam a ser contados para a Companhia Estrada de Ferro Alto Tocantins a partir da data de sua reorganização financeira, que deverá realizar-se dentro do prazo maximo de 12 mezes da presente data, sob pena de caducidade da respectiva concessão.

XLII

Pela inobservancia de qualquer das presentes clausulas, para a qual não se tenha comminado pena especial, poderá o Governo impor multas de 200\$ até 5:000\$, e o dobro na reincidencia.

XLIII

Si, decorridos os prazos fixados, não quizer o Governo prorogalos, poderá declarar caduzo o contracto, salvo o disposto na clausula XXXIV.

XLIV

O contracto deverá ser assignado dentro de 30 dias, contados da publicação das presentes clausulas, sob pena de caducar esta concessão.

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