

Clausulas a que se refere o decreto n. 5.319, desta data

I

As companhias mencionadas no presente decreto gozarão dos seguintes favores:

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

2.º Isenção de direitos de importação sobre os materiaes 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 efectiva enquanto as companhias não apresentarem no Thesouro Federal ou na Dilegacia Fiscal do Estado a relação dos sobreditos objectos, especificando a correspondente quantidade e qualidade, que aquellas repartiçãoes fixarão annualmente, conforme as instrucções do Ministério 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 Públicas ou pelo da Fazenda, si se provar que ella alienou, por qualquer titulo, objectos importados, sem que precedesse licença daqueles Ministerios e pagamento dos respectivos direitos.

3.º Direito de desapropriar, na forma da lei, os terrenos de domínio particular, predios e bensfeitorias, que forem precisos para o leito da estrada, estações, armazéns e outras dependências 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 Baturú ou ponto mais conveniente no prolongamento da Sorocabana a Cuyabá e bem assim para a linha de Araguary ou suas proximidades à cidade de Goyaz.

## II

**As compñhias 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 seleccionadas para serem distribuídas gratuitamente aos lavradores.

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

## III

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

Para a apresentação do estudo analógico 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 approximadas.

## IV

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

Entretanto, para os efeitos da garantia de que trata a clausula XXXIII, a extensão da linha a construir em cada anno será fixada pelo Governo, tendo-se em attenção 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:

1.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 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 nível equidistantes de tres metros; e bem assim, em uma zona de 80 metros, pelo menos, para cada lado, os campos, matus, terrenos pedregosos, &c, sempre que for possível, as divisas das propriedades particulares, as terras dovolutas e as minas.

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

I. As distâncias 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 suficiente 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 às locomotivas, incluindo os tipos gerais que forem adoptados.

Estes projectos compõem-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 necessário adquirir por meio de desapropriações.

5.º Relação das pontes, via-férreas, pontilhões e bocoiros, com as principais dimensões, posição na linha, sistema de construção e quantidade da obra.

6.º Tabella da quantidade das excavações necessarias para executar-se o projecto, com indicação da classificação provável, e bem assim a das distâncias médias do traçado.

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 topograficas, geodésicas 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 especiais.

V. Superestrutura das pontes.

VI. Via permanente.

VII. Estações e edifícios, orçada cada uma separadamente com os accessórios necessários, officinas 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. Telegrápho electrico.

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

XI. Relatório geral e memoria descriptiva, não só respeito dos terrenos atravésados 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 provável da estrada, o estalo 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 à estrada de ferro ou os que convier construir, e os pontos mais convenientes para estações.

## V

Procurar-se-há dar às curvas o maior raio possível. O raio mínimo será de 100 metros.

As curvas dirigidas em sentidos contrários deverão ser separadas por uma tangente de 10 metros, pelo menos.

A declividade máxima será de 3%, limite que só será atingido em casos excepcionais.

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

As rampas, contra-rampas e patamares serão ligados por curvas verticais de raio e desenvolvimento convenientes. Toda a rampa seguirá de uma contra-rampa sera separada desta por um patamar de 30 metros, pelo menos; nos tuneis e nas curvas de pequeno raio se evitardá, o mais possível, o emprego de fortes declividades.

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

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

## VI

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

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

As dimensões do perfil transversal serão sujeitas à aprovação do Governo.

As valeltas longitudinais terão as dimensões e declive necessários para dar prompto escoamento ás águas.

A inclinação dos taludes dos cõrtes 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 obstrução alguma ao escoamento das águas, e para que a direção das outras vias de comunicação existentes não receba sinão as modificações indispensáveis e precedidas de aprovação do Governo. Os cruzamentos com as ruas ou caminhos públicos 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 necessárias, 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 direção das ruas ou caminhos públicos, com o fim de melhorar os cruzamentos ou diminuir o seu numero, preceiendo consentimento do Governo e, quando for de direito, da Camara Municipal, e sem que possam perceber qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

Executarão as obras necessárias à passagem das águas utilizadas para abastecimento ou para fins industriais ou agrícolas, e permitirão que, com idênticos fins, tais obras se efectuem em qualquer tempo desde que delas não resulte dano à propria estrada.

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

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

Nos cruzamentos de nível os trilhos serão colocados sem saliência nem depressão sobre o nível da via de comunicação que cortar a estrada de ferro, de modo a não embragar a circulação de carros ou carroças.

O eixo da estrada de ferro não deverá fazer com o da via de comunicação ordinária um ângulo menor de 45°.

Os cruzamentos do nível terão cancellas ou barreiras para vedarem durante a passagem dos trens a circulação da via de comunicação ordinária, si esta for nas proximidades das povoações ou tão frequentada que se torne necessária esta precaução a juizo do Governo, podendo este exigir, além disto, uma casa de guarda, sempre que recomendar essa necessidade.

## VIII

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

Além disso haverá de distância em distância no interior dos tunelis nichos de abrigo.

As aberturas dos poços de destruição e ventilação dos tunelis serão garnecidas 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 prescrições da arte, de modo que obtenham construções perfeitamente sólidas.

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

As companhias serão obrigadas a ministrar os apparelhos e pessoal necessários às sondagens e fixamento de estacas de ensaios, etc.

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

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

As despesas destas experiências correrão por conta das companhias.

## X

As companhias construirão todos os edifícios e dependências necessários para que o tráfego se efectue regularmente e sem erigo para a segurança pública.

As estações conterão sala de espera, bilheteria, acomodações para o agente, armazens para mercadorias, caixas de água, latrinas, mictórios, rampas de cirregamento e embarque de animais, balanças, relogios, lampiões, desvios, cruzamentos, chaves, signaes e cercas.

As estações e paradas terão mobília apropriada.

Os edifícios 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 aumentos reclamados pelas necessidades da laboura, commercio e industria.

## XI

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

## XII

O trem rodante compor-se-há de locomotivas, alimentadoras (*tender*), do carros de 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> 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 aprovado.

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 tipo que for a adoptado de acordo com o Governo.

O Governo poderá proibir 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 o que a juiz do Governo deva ser aberta ao transito publico e, si, nesta secção, o tráfego exigir, a juiz do fiscal por parte do Governo, maior numero de locomotivas, carros de passageiros e vagões, que proporcionalmente a elles cabiam, as companhias serão obrigadas, dentro de seis meses, depois de reconhecida aquella necessidade por parte do Governo e della scientes, a aumentar o numero de locomotivas, carros de passageiros, vagões e mais material exigido pelo fiscal por parte do Governo, contanto que tal aumento fique dentro dos limites estabelecidos no primeiro periodo desta clausula.

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

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

## XIII

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

## XIV

Todas as indemnizações e despezas motivadas pela construção, conservação, tráfego e reparação da estrada de ferro, correrão exclusivamente e sem exceção por conta das companhias.

## XV

As companhias serão obrigadas a cumprir as disposições do regulamento de 26 de abril de 1857 e bom assim quaequer outras da mesma natureza que forem 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 tráfego, excedente de 30 dias consecutivos, por motivo não justificado, o Governo terá o direito de impre-

uma multa por dia de interrupção igual à 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 inaugurem o tráfego de cada secção de estrada, uma das linhas telegráficas quo são obrigadas a construir em toda a extensão da estrada, responsabilizando-se elas pela guarda dos fios, postes e aparelhos eléctricos pertencentes ao mesmo Governo.

## XVIII

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

O Governo reserva-se o direito de conceder outras estradas quo, tendo o mesmo ponto de partida e direcções diversas, possam aproximar-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 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, método 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 fazê-la 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 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 tráfego 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 qualquer natureza, os passageiros e suas bagagens, os animais domésticos 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 exceção, quer em prejuízo, quer em favor de quem quer que seja. Estas baixas de preço se farão efectivas com o consentimento do Governo, sendo o público avisado por meio de anúncios affixados nas estações e insertos nos jornais. Si as companhias fizerem transporte por preços inferiores aos das tarifas, sem aquele prévio consentimento, o Governo poderá aplicar a mesma redução a todos os passageiros do igual categoria, isto é, pertencentes à 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 público com um mês, pelo menos, de antecedência.

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

## XXV

As companhias obrigarão-se a transportar gratuitamente :  
1º, os colonos e imigrantes, suas bagagens, ferramentas, utensílios e instrumentos aratórios ;

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 telegráfica e o respectivo material, bem como quaisquer sombras 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, polícias e respectivas bagagens, quando forem em diligencia ;

2º, munição de guerra e qualquer numero de soldados do Exército e da Guarda Nacional ou da Polícia 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 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 tambem abatimento de 15 % os transportes de matérias que se destinarem à construção e cortejo 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 ás suas ordens todos os meios de transporte de que dispuserem.

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 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 diferenciais 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 necessárias 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 naquele 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 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 efectuar antes de expirar o privilegio.



## XXXVI

1.º As companhias se obrigam ainda a exhibir, sempre que lhes forem exigidos, os livros de recetá e despesa do custeio da estrada e seu movimento, prestar todos os esclarecimentos e informações que lhes forem reclamados pelo Governo em relação ao trasiego da mesma estrada ou pelo governador do Estado, pelos fiscaes por parte do mesmo Governo ou quacsquer agentes destes, competentemente autorizados; e bem assim a entregar semestralmente aos supraditos fiscaes ou ao governador do Estado um relatorio circunstanciado do estado dos trabalhos em construção e da estatística do trasiego, abrangendo as despezas do custeio convenientemente especificadas, e o peso, volume, natureza e qualidade das mercadorias que transportar, com declaração das distancias médias por ella percorridas, da receta 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 prestar-lhe regularmente.

2.º A acceptar 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 empreza, ficando entendido que qualquer acordo que celebrarem não prejudicará o direito do Governo ao exame das estipulações que effectuarem, e à modificação destas, si entender quo são offensivas aos interesses do Estado.

3.º A submeter á approvação do Governo, antes do começo do trasiego, 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 esti decidida por arbitros nomeados una pelo Governo o outro pelas companhias.

Si os arbitros nomeados não chegarem a acordo, cadi 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 domicilio legal na Republica.

As duvidas e questões, quo se suscitarem entro elles e o Governo, ou entre elles e os particulares, estranhas á inteligencia das presentes clausulas, serão resolvidas do acordo com a legislação brasileira e pelos tribunaos 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 qualquor 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 prorrogalos, poderá declarar caducos 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.