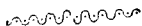


Henrique d'Avila, do Meu Conselho, Senador do Imperio, Ministro e Secretario do Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 7 de Abril de 1883, 62º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Henrique d'Avila.



DECRETO N. 8924—DE 7 DE ABRIL DE 1883

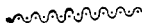
Concede á empresa que se organizar para levar a effeito a construcção das estradas de ferro de Palmares a Pesqueira e de Palmares a Jacuhype, na Provincia de Pernambuco, os favores constantes dos §§ 2 a 7 da clausula 3a do Decreto n. 6995 de 10 de Agosto de 1878.

Attendendo ao que Me requereram os concessionarios das estradas de ferro do Palmares a Pesqueira e de Palmares a Jacuhype, na Provincia de Pernambuco, Hei por bem Conceder á empresa que os mesmos concessionarios organizarem para levar a effeito a construcção das referidas estradas de ferro, de conformidade com o Regulamento approved pelo Decreto n. 5561 de 28 de Fevereiro de 1874, os favores constantes dos §§ 2 a 7 da clausula 3a do Decreto n. 6995 de 10 de Agosto de 1878, ficando a referida empresa, em tudo que lhe fór applicavel, sujeita ás mais disposições do mesmo Decreto n. 6995.

Henrique d'Avila, do Meu Conselho, Senador do Imperio, Ministro e Secretario do Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 7 de Abril de 1883, 62º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Henrique d'Avila.



DECRETO N. 8325 — DE 7 DE ABRIL DE 1883

Concedo á Companhia da estrada de ferro Bahia ao S. Francisco privilegio por 30 annos para construcção de um ramal, partindo da mesma estrada entre a cidade de Alagoinhas e a povoação do Timbó, e garantia de juros de 6 % ao anno até o maximo capital de 3.000:000,000.

Attenlendo ao que Me requerem a Companhia da estrada de ferro Bahia ao S. Francisco, foi por bem, de conformidade com a Lei n. 3127 de 7 de Outubro do anno passado, Conceder-lhe privilegio por 30 annos para construcção de um ramal que, partindo da mesma estrada, na cidade de Alagoinhas, vá terminar na povoação do Timbó, na Provincia da Bahia, e bem assim, garantia de juros de 6 % ao anno pelo prazo do mesmo privilegio até o maximo capital de 3.000:000,000\$ que fór empregado na construcção do mesmo ramal, mediante as clausulas que com este baixam, assignadas por Henrique d'Avila, do Meu Conselho, Senador do Imperio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 7 de Abril de 1883, 62^o da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Henrique d'Avila.

**Clausulas a que se refere o Decreto n. 8325
desta data**

I

E' concedido á Companhia da estrada de ferro da Bahia ao S. Francisco, em virtude da Lei n. 3127 de 7 de Outubro de 1882, privilegio por 30 annos, para a construcção, uso e gozo de um ramal da mesma estrada que, partindo da cidade de Alagoinhas, vá terminar na povoação do Timbó, na Provincia da Bahia.

Além do privilegio o Governo concedo os seguintes favores :

1.º Cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionaes, e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e posses, excepto as indemnizações, que forem de direito, para o leito da estrada, estações, armazens e outras obras especificadas no respectivo contrato.

2.º Direito de desapropriar, na forma do Decreto n. 816 de 10 de Julho de 1855, os terrenos de dominio particular, predios e bemfeitorias, que forem precisos para as obras de que trata o paragrapho antecedente.

3.º Uso das madeiras e outros materiaes existentes nos terrenos devolutos e nacionaes, indispensaveis para a construcção da estrada.

4.º Isenção dos direitos de importação sobre os trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á construcção, bem como sobre o carvão de pedra indispensavel para as officinas e custeio da estrada.

Esta isenção não se fará effectiva enquanto a companhia não apresentar, no Thesouro Nacional ou na Thesouraria de Fazenda da provincia, a relação dos sobreditos objectos, especificando a respectiva quantidade e qualidade, e aquellas repartições fixarão annualmente, conforme as instruções 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 Agricultura, Commercio e Obras Publicas, ou pelo da Fazenda, si se provar que ella alienou, por qualquer titulo, objectos importados, sem que precedesse licença daquelles Ministerios, ou da Presidencia da provincia.

5.º Preferencia, em igualdade de circumstancias, para lavra de minas na zona privilegiada, sendo expresso em o contrato especial o numero de datas que o Governo julgue conveniente conceder, bem como as condições a que deve ficar sujeita a empreza.

6.º Preferencia para aquisição de terrenos devolutos existentes á margem da estrada; effectuando-se a venda em lotes alternados, de maneira que, sendo o primeiro da companhia, o segundo ficará pertencendo ao Estado e assim por diante, e pelo preço minimo da Lei de 18 de Setembro de 1859, si a companhia os distribuir por immigrants ou colonos que importar e estabelecer, não pelo lo, porém, vendl-os a estes, devillamente medidos e demarcados, por preço excedente ao que fôr marcado pelo Governo.

Essa preferencia só terá logar durante a construcção da estrada. Si, decorridos cinco annos depois de concluida a estrada, não tiverem os terrenos sido distribuidos a immigrants, a companhia os adquirirá á razão do preço maximo da lei, indemnizando o Estado da differença que estiver por pagar.

II

A sóde da companhia continuará a ser na cidade de Londres, mas terá a mesma companhia representante ou domicilio legal no Imperio para tratar do que disser respeito á execução dos contratos que houver celebrados ou vier a celebrar com o Governo Imperial.

As duvidas e questões que se suscitarem serão resolvidas de accordo com a legislação brasileira e pelos Tribunaes brasileiros.

III

Os trabalhos de construcção do ramal começarão no prazo de seis mezes, contados da data da approvação dos estudos e orçamento, a que se refere a clausula 5^a, e proseguirão sem interrupção, devendo ficar todos concluidos e o ramal aberto ao trafego no prazo de trinta mezes depois de começados.

IV

Os trabalhos de construcção não poderão ser encetados sem prévia autorização do Governo; para isso os projectos de todos esses trabalhos serão organizados em duplicata e submettidos á approvação do mesmo Governo. Um dos exemplares será devolvido á companhia com o visto do Chefe da Directoria das Obras Publicas do Ministerio da Agricultura, e o outro ficará archivado no mesmo Ministerio.

V

Até dois mezos depois da assignatura do contrato a companhia apresentará ao Governo os estudos definitivos do ramal, e o orçamento para a fixação do capital garantido que a companhia foi autorizada a organizar por Aviso do Ministerio da Agricultura n. 65 de 31 de Dezembro de 1881, e constarão dos seguintes documentos:

1. Planta geral da linha concedida 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 nivel 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 fôr possível, as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e minas.

Nessa planta serão indicadas todas 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. Indicar-se-á, por meio de tres linhas horizontaes, traçadas abaixo do plano de comparação:

1.º As distancias kilometricas, contadas a partir da origem da estrada de ferro;

2.º A extensão e indicação das rampas e contra-rampas e a extensão dos patamares;

3.º A extensão dos alinhamentos rectos e o desenvolvimento e raios das curvas.

No perfil longitudinal e na planta será indicada a posição das estações, para las, obras d'arte e vias de comunicação transversaes.

O perfil longitudinal será acompanhado por um certo numero de perfis transversaes, inclusive o perfil typo da estrada de ferro.

Estes perfis serão feitos na escala de 1 por 100.

O traçado e o perfil longitudinal poderão ser apresentados por secções, contanto que estas se estendam de um ponto de passagem obrigada a um outro, e que no prazo marcado tenham sido apresentadas todas as secções.

Os projectos das obras d'arte compor-se-hão de projecções horizontaes e verticaes e de côrtes transversaes e longitudinaes na escala de 1 por 100.

Os projectos das estações mais importantes e das pontes poderão, mediante prévia concessão do Governo, ser apresentados á medida que tiverem de ser executados.

II. A relação das pontes, via luctos, pontilhões e bociros, com as principaes dimensões, posição na linha, systema de construção e quantidade de obras;

A tabella da quantidade de excavações necessarias para executar-se o projecto, com indicação da classificação approximada dos materiaes e das distancias médias de transporte;

A tabella dos alinhamentos, raios de curvas, côtas de declividades e suas extensões;

As cadernotas authenticadas das notas das operações topographicas, geodesicas e astronomicas feitas no terreno;

Os desenhos dos trilhos e accessorios em grandeza de execução;

Series de tabellas de preços de unidades simples e compostas.

III. Os dados e informações que tiver colligido sobre a população, industria, commercio, riqueza e composição mineralogica da zona, percorrida pela estrada.

Os estudos acima referidos serão considerados approvados si no prazo de 90 dias, depois de sua apresentação ao Governo, não tiver este exigido alguma modificação ou feito qualquer objecção.

VI

Antes de resolver sobre os projectos submittidos á sua approvação poderá o Governo mandar proceder, a expensas da companhia, ás operações graphicas necessarias ao exame dos projectos e poderá modificar esses projectos como julgar conveniente.

O Governo poderá designar os pontos em que devem ser estabelecidas as estações e paradas.

A companhia não poderá, sem autorização expressa do Governo, modificar os projectos approvados.

Todavia, e não obstante a aprovação do perfil longitudinal, a companhia poderá fazer as modificações necessárias ao estabelecimento das obras d'arte, passagens de nível e paradas indicadas no projecto approvato.

A aprovação dos projectos apresentados pela companhia não poderá ser invocada para justificar a revogação de nenhuma destas condições.

VII

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

As curvas dirigi-las em sentidos contrarios deverão ser separadas por uma tangente de 10 metros, pelo menos.

A declividade maxima será de 2,5 %.

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

As rampas, contra-rampas e patamares serão ligadas 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 tunnels e nas curvas de pequenos raios se evitará o mais possível o emprego de fortes declives.

Sobre as grandes pontes e viaductos metallicos, bem 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 nível.

VIII

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

A distancia entre as faces internas dos trilhos será de 4^m,0.

As dimensões do perfil transversal serão sujeitas á aprovação 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 da natureza do terreno.

IX

A companhia executará todas as obras d'arte e fará todos os trabalhos necessarios para que a estrada não creê obstaculo algum ao escoamento das aguas, e para que a direcção das outras vias de comunicação existentes não recobá senão as

moificações indispensáveis e precedidas de 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, construindo, porém, a companhia, a expensas suas, as obras que os mesmos cruzamentos tornarem necessarias, ficando tambem a seu cargo as despesas com os signaes e guardas que forem precisos para as cancelas, durante o dia e a noite. Terá nesse caso a companhia o direito de alterar a direcção das ruas ou caminhos publicos, com o fim de melhorar os cruzamentos ou de diminuir o seu numero precedendo consentimento do Governo, e, quando fôr do direito, da Camara Municipal, e sem que possa perceber qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

Executará as obras necessarias á passagem das aguas utilizadas para abastecimento ou para fins industriaes ou agricolas, e permitirá 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 canoas, e nesse intuito as pontes ou viaductos sobre os rios e canoas 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 parapetos em relação as 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 sempre cancelas ou barreiras, vedando a circulação da via de comunicação ordinaria na occasião da passagem dos trens, havendo, além disso, uma casa do guarda todas as vezes que o Governo reconhecer essa necessidade.

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 guarnecidas de um parapeto de alvenaria de dous metros de altura e não poderão ser feitas nas vias de comunicação existentes.

X

A companhia empregará materias de boa qualidade na execução de todas as obras, e seguirá sempre as prescripções da arte, de modo que obtenha construcções perfeitamente solidas.

O systema e dimensões das fundações das obras d'arte serão fixados por occasião da execução, tendo em attenção a natureza do terreno e as pressões supportadas, de accôrdo entre a companhia e o Governo. A companhia será obrigada a ministrar osapparehos e pessoal necessarios ás sondagens e fincamento 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 o exija. O emprego do ferro fundido em longerões não será tolerado.

Antes de entregues á circulação todas as obras d'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 possível carregados.

As despesas destas experiencias correrão por conta da companhia.

XI

A companhia construirá todos os edificios e dependencias necessarios para que o trafego se effectue regularmente e sem perigo para a segurança publica.

As estações conterão salas de espera, bilheteira, accommodation para o agente, armazens para mercadorias, caixas d'agua, latrinas, mictorios, rampas de carregamento e embarque de animaes, balanças, relógios, lampções, desvios, cruzamentos, chaves, signaes e cercas.

As estações e para-las 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 accôrdo com a sua importancia. O Governo poderá exigir que a companhia faça nas estações e paradas os augmentos reclamados pelas necessilados da lavoura, commercio e industria.

XII

O Governo reserva o direito de fazer executar pela companhia ou por conta della, e durante o prazo da concessão, alterações, novas obras, cuja necessidade a experiencia haja indicado em relação á segurança publica, policia da estrada de ferro ou do trafego.

XIII

O trem rodante compor-se-ha de locomotivas, alimentadores (*tenders*), de carros do 1^a o 2^a classe para passageiros, de carros especiaes para o serviço do Correio, vagões de mercadorias, inclusive os de gado, lastro, freio, e finalmente de

carros para conducção de ferro, madeira, etc., indicados no orçamento definitivo.

Todo o material será construído com os melhoramentos e commodidades que o progresso introduzir no serviço de transportes por estradas de ferro, e segundo o typo que for adoptado de accordo com o Governo.

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

A companhia deverá fornecer o trem rodante proporcionalmente á extensão de cada uma das secções em que se dividir a estrada, e que a juizo do Governo deva ser aberta ao transitto 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 ollas caibam, a companhia será obrigada, dentro de seis mezes depois de reconhecida aquella necessidade por parte do Governo e della sciente, 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.

A companhia incorrerá na multa de dous a cinco contos de réis por mez de demora, além dos seis mezes que lhe são concedidos para o augmento do trem rodante acima referido.

E si, passal-os seis mezes mais, além do fixado para o augmento, este não tiver sido feito, o Governo fornecerá o dito augmento de material por conta da companhia.

XIV

Todas as indemnizações e despezas motivadas pela construcção, conservação, trafego e reparação da estrada de ferro correrão exclusivamente e sem excepção por conta da companhia.

XV

A companhia será obrigada a cumprir as disposições do Regulamento do 26 de Abril de 1857, e bem assim quaesquer outras da mesma natureza, que forem decretadas para a fiscalisação, segurança e policia das estradas de ferro, uma vez que as novas disposições não contrariem as presentes clausulas.

XVI

A companhia será obrigada a conservar com cuidado, durante todo o tempo da concessão, e a manter em estado de poderem preencher perfeitamente o seu destino, tanto a estrada de ferro e suas dependencias, como o material rodante, sob pena de multa, suspensão da concessão, ou de ser a conservação feita pelo Governo á custa da companhia. No caso de

interrupção do trafego, excedente de 30 dias consecutivos, por motivo não justificado, o Governo terá o direito de impôr uma multa por dia de interrupção igual á renda liquida do dia anterior a ella, e restabelecerá o trafego, correndo as despezas por conta da companhia.

XVII

O Governo poderá realizar em toda a extensão do ramal as construcções necessarias ao estabelecimento de uma linha telegraphica de sua propriedade, usando ou não, como melhor lhe parecer, dos mesmos postes das linhas telegraphicas que a companhia é obrigada a construir em toda a extensão do referido ramal, responsabilizando-se a mesma companhia pela guarda dos fios, postes eapparelhos electricos que pertencerem ao Governo.

Emquanto isto não se realizar, a companhia é obrigada a dar á Repartição Geral dos Telegraphos um fio paralelo para as communicações geraes, de conformidade com o art. 8º do Regulamento approved pelo Decreto n. 8354 de 24 de Dezembro de 1881.

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.

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, comtanto que dentro da referida zona não recebam nem descarreguem generos ou passageiros.

XIX

A fiscalisação do ramal e do respectivo serviço será incumbida ao mesmo Engenheiro fiscal encarregado da fiscalisação da linha principal e aos ajudantes que o Governo julgar conveniente nomear, aos quaes compete zelar pelo fiel cumprimento das presentes clausulas. As despezas desta fiscalisação correrão por conta do Governo, tendo, porém, o pessoal fiscal passagem livre na estrada.

O exame, bem como o ajuste de contas de receita e despesa para o pagamento dos juros garantidos, serão igualmente incumbidos á commissão que tem a seu cargo o exame das contas da linha principal e composta do Engenheiro fiscal e por elle presidida ou por quem suas vezes fizer, de um agente da companhia e de mais um empregado designado pelo Governo ou pelo Presidente da provincia, si o mesmo Governo o julgar conveniente.

É livre ao Governo, em todo o tempo, mandar Engenheiros de sua confiança acompanhar os estudos e os trabalhos da construcção, 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 d'arte, o Governo poderá exigir da companhia a sua demolição e reconstrucção total ou parcial, ou fazel-a por administração á custa da mesma companhia.

XXI

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

De toda e qualquer alteração ou acquisição ulterior será tambem enviada planta ao Governo.

XXII

Os preços de transporte serão fixados em tarifas approvadas pelo Governo, não podendo exceder quer a base adoptada na tarifa da linha principal, quer os dos meios ordinarios de conducção no tempo da organização das mesmas tarifas.

As tarifas serão revistas, pelo menos, todos os tres annos.

XXIII

Pelos preços fixados nessas tarifas a companhia será obrigada a transportar constantemente, com cuidado, exactidão e presteza, as mercadorias de qualquer natureza, os passageiros e suas bagagens, os animaes domesticos e outros, e os valores que lhe forem confiados.

XXIV

A companhia poderá 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 a companhia fizer transportes por preços inferiores aos das tarifas, sem aquelle prévio consentimento, o Governo poderá applicar 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 mez, pelo menos, de antecedencia.

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

XXV

A companhia obriga-se a transportar com abatimento de 5) %:

1.º As autoridades, escoltas policiaes e respectiva bagagem, quando forem em diligencia, ou conduzirem presos, podendo o Governo, quando o julgar conveniente, fornecer carros apropriados para esse fim;

2.º 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, a a ordem para tal fim pelo mesmo Governo, pelo Presidente da provincia ou outras autoridades que para isso forem autorizadas;

3.º Os colonos e immigrants, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos aratorios;

4.º As sementes e as plantas enviadas pelo Governo ou pelas Presidencias das provincias, para serem gratuitamente distribuidas aos lavradores;

5.º Todos os generos, de qualquer natureza que sejam, pelo Governo ou pelos Presidentes das provincias enviados para attender aos soccorros publicos exigidos pela secca e inundação, peste, guerra ou outra calamidade publica.

Todos os mais passageiros e cargas do Governo, geral ou provincial, não especificados acima, são transportados com abatimento de 15 %.

Terão tambem abatimento de 15 % os transportes de materias que se destinarem á construcção e custeio dos ramaes e prolongamento da propria estrada, e os destinados ás obras municipaes nos municipios servidos pela estrada.

Sempre que o Governo o exigir, em circumstancias extraordinarias, a companhia porá ás suas ordens todos os meios de transporte de que dispuzer.

Neste caso o Governo, si o preferir, pagará á companhia o que fôr convencionado, pelo uso da estrada e todo o seu material, não excedendo o valor da renda média, de periodo identico, nos ultimos tres annos.

A companhia transportará gratuitamente:

1.º Em carro especial alaptado para esse fim, as malas do Correio e seus conductores, os funcionarios encarregados por parte do Governo do serviço da linha telegraphica, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao Thesouro Nacional ou Provincial;

2.º As irmãs de caridade em qualquer tempo e em qualquer direcção, em carros de 1ª classe ;

3.º Do mesmo modo e em cada viagem dous passageiros ao serviço do Governo e a carga não excedente de 150 kilogrammas.

XXVI

Logo que os dividendos subirem a 12 0/0, o Governo terá o direito de exigir a redução das tarifas de transportes.

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

Quando os mesmos dividendos excederem de 12 0/0, meta do desse excesso será destinada para amortização do capital da companhia, e formará um fundo que será administrado sob fiscalização do Governo.

XXVII

O Governo poderá fazer, depois de ouvida a 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 despeza de conservação.

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

XXVIII

Na época fixada para 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 do ramal for descurada, o Governo terá o direito de confiscar a receita e empregal-a naquelle serviço.

XXIX

Si o Governo entender de conveniencia publica effectuar o resgate da concessão deste ramal, o poderá fazer mediante prévia indemnização da companhia, que será regulada da maneira seguinte :

1.º Não poderá ter logar este resgate, salvo accôrdo com a companhia, senão passados 30 annos da duração do privilegio, contados da data em que o ramal for entregue ao trafego ;

2.º O preço do resgate será regulado pelo termo médio do rendimento liquido dos cinco annos mais rendosos dos ultimos sete ;

No caso, porém, de não haver rendimento liquido no referido periodo, o preço do resgate será o valor das obras, material e mais dependencias que constituírem o ramal no estado em que estiverem na época do resgate.

3.º A companhia receberá do Governo uma somma em fundos publicos que dê igual rendimento, descontadas quaesquer quantias resultantes da garantia de juros, que por ventura a companhia deva ainda, e os de amortização que possa ter recebido por consentimento do Governo, ou que haja de receber na occasião.

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

XXX

A companhia obriga-se a não possuir escravos e a não empregar nos diversos serviços da estrada senão pessoas livres.

XXXI

No caso de desacórdio entre o Governo e a companhia, sobre a intelligencia das presentes clausulas, esta será decidida por arbitros nomeados, dous pelo Governo e dous pela companhia.

Servirá de desempatador a Secção do Imperio do Conselho de Estado.

XXXII

E' concedida á companhia, em virtude do Decreto legislativo n. 3127 de 7 de Outubro de 1882, a garantia do Estado dos juros de 6% ao anno sobre o capital não excedente a 3.000:000\$ que fór fixado e reconhecido pelo Governo como necessario e sufficiente á construcção de todas as obras do ramal da estrada de ferro, cujo privilegio lhe é dado, para acquisição de material fixo e rodante e outros; linha telegraphica, compra de terrenos; indemnização de benfeitorias e quaesquer despezas feitas antes ou depois do começo dos trabalhos de construcção do mesmo ramal até sua conclusão e acção definitiva, e ser elle aberto ao trafego publico.

§ 1.º O capital fixo mencionado nesta clausula é determinado á vista do orçamento fundado nos planos e mais desenhos de character geral, documentos e requisitos necessarios á execução de todos os trabalhos, quer digam respeito ao leito da estrada, quer ás suas obras d'arte e edificios de qualquer natureza, ou se refiram ao material fixo e rodante desta e á sua linha telegraphica.

Os planos e mais desenhos de detalhe necessários á construcção das obras d'arte, taes como: pontes, viaductos, pontilhões, boeiros, tunnels, ou os de qualquer edificio da

estrada de ferro, bem como os necessarios ao material fixo e rodante, serão sujeitos á approvação do fiscal por parte do Governo um mez antes de se começar a obra, e si, findo este prazo, não tiver a companhia solução do fiscal, quer approvando quer exigindo modificações, serão elles considerados como approvados.

No caso de serem exigidas modificações pelo fiscal do Governo, a companhia será obrigada a fazel-as, e si o não fizer será deduzida do capital garantido a somma gasta na obra executada sem a modificação exigida.

§ 2.º Si alguma alteração fór feita em um ou maior numero dos ditos planos, desenhos, documentos e requisitos já approvados 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.

XXXIII

Todas as economias que por qualquer motivo se fizerem na execução da estrada de ferro de que trata esta concessão reverterão em beneficio do Estado, dando logar a uma redução correspondente no capital garantido.

Fica expresso e entendido que em caso algum o Estado se obrigará a pagar juros sobre quantias que não tenham sido despendidas com obras e material da estrada, ou em serviços que, a juizo do Governo, a esta interessarem directamente.

XXXIV

Si, construída a estrada, se reconhecer, por exame a que o Governo mandar proceder, que o maximo do capital garantido foi excedido por causas imprevistas ou por emprego justificado do mesmo capital, o Governo concederá a garantia de juros ao excedente, si para isto estiver autorizado pela Lei n. 2450 de 24 de Setembro de 1873, ou por outra que a tenha substituído ou ampliado; no caso contrario recomendará a concessão da nova garantia ao Poder Legislativo.

XXXV

A garantia de juros far-se-ha effectiva, livre de quaesquer impostos, em semestres vencidos, nos dias 30 de Junho e 31 de Dezembro de cada anno e pagos dentro do terceiro mez depois de findo o semestre durante o prazo de 30 annos do privilegio, pela seguinte fórma:

§ 1.º Enquanto durar a construcção das obras os juros de seis por cento (6 %) serão pagos sobre as quantias que tiverem sido autorizadas pelo Governo, e recolhidos a um estabelecimento bancario, para serem empregados á medida que forem necessarios.